SOLICITO ELEVACIÓN PARCIAL A JUICIO

Sr. Juez:

Gerardo D. Pollicita, titular de la Fiscalía Nacional en lo Criminal y Correccional Federal nº 11, me presento ante VS en la causa **CFP 5048/2016**, caratulada "*GRUPO BÁEZ y otros s/ abuso de autoridad y violación de los deberes de funcionario público*" del registro de la Secretaría nº 19 del Juzgado Federal n° 10 a vuestro digno cargo, y respetuosamente manifiesto:

I.- OBJETO

Que vengo por medio del presente a formular el pertinente requerimiento parcial de elevación a juicio en la presente causa, en cumplimiento de lo normado en los artículos 215 y 347 inciso 2° del CPPN, en relación a las personas que pasaré a enumerar y por los motivos que en lo sucesivo se desarrollarán.

Asimismo, mediante esta presentación se insistirá en la solicitud formulada a fs. 8943/9121 por este Ministerio Público Fiscal, en relación a la declaración indagatoria de cuarenta (40) individuos —ex funcionarios públicos de Santa Cruz y ex profesionales del GRUPO BÁEZ—, aclarándose que con dicho dictamen se ha concluido con el estudio pormenorizado de la prueba recolectada hasta el momento y, por tanto, con la formulación de acusación contra los responsables de la maniobra criminal aquí analizada.

II.- DATOS PERSONALES DE LOS IMPUTADOS

1.- Sergio Hernán PASSACANTANDO, titular del DNI n° 24.335.291, argentino, sin sobrenombres ni apodos, nacido el 16 de diciembre de 1974 en la ciudad autónoma de Buenos Aires, casado, contador público, hijo de Antonio Passacantando (f) y de Emma Elena Olesel y domiciliado real declarado en la calle

Leandro N. Alem n° 780 del Partido de Lomas de Zamora, provincia de Buenos Aires.

2.- Sandro FÉRGOLA, titular del DNI n° 17.281.112, argentino, sin sobrenombres ni apodos, nacido el día 15 de marzo de 1965, en la ciudad de Córdoba, provincia homónima, casado, ingeniero civil, hijo de Alejandro Santiago Enrique Férgola (f) y de Palmira Elva Vivas (f), con último domicilio real en Celso Barrios n° 1110, lote 119 manzana 33 de la ciudad de Córdoba.

3.- Carlos Joaquín ALONSO, titular del DNI n° M8.606.951, argentino, sin sobrenombres ni apodos, nacido el 9 de mayo de 1951, en la ciudad de Resistencia, provincia de Chaco, casado, ingeniero civil e ingeniero en vías de comunicación, hijo de Carlos José Alonso (f) y de Lidia Tamburini (f), con domicilio real en Monseñor Larumbe 2554, Martínez, provincia de Buenos Aires.

4.- Gustavo Marcelo GENTILI, titular del DNI n° 11.815.082, argentino, sin sobrenombres ni apodos, nacido el 18 de septiembre de 1955, en la ciudad Autónoma de Buenos Aires, casado, ingeniero civil y productor agropecuario, hijo de Gabriel Gentili (f) y de Ángela María Pontieri (f), con ultimo domicilio real en avenida del Seski Centenario 4540, Polvorines, provincia de Buenos Aires.

5.- Fernando ABRATE, titular del DNI n° 16.907.643, argentino, sin sobrenombres ni apodos, nacido el 10 de octubre de 1964, en la ciudad de Córdoba, provincia homónima, divorciado, ingeniero, hijo de Juan Norberto Abrate (f) y de Constancia Lucía del Valle de Abrate, con último domicilio real en República Árabe Siria n° 2953, piso 9 depto. 18 de esta ciudad.

6.- Jorge Eduardo GREGORUTTI, titular del DNI n° 17.382.640, argentino, sin sobrenombres ni apodos, nacido el 16 de noviembre de 1964 en la ciudad de Las Perdices, provincia de Córdoba, casado, ingeniero civil, hijo de Raúl

Antonio Gregorutti y de Olga María Estrella Gallo (f), con último domicilio real en Austria n° 2151 piso 5 A de esta ciudad.

7.- Julio Enrique MENDOZA, titular del DNI n° 11.653.724, argentino, sin sobrenombres ni apodos, nacido el 30 de diciembre de 1954, en la ciudad de Resistencia, provincia de Chaco, divorciado, ingeniero, hijo de Julio Mendoza (f) y de Lucinda Yolanda Frick, con domicilio real declarado en avenida Sarmiento 135 piso 8, Resistencia, Chaco.

8.- Fernando Javier BUTTI, titular del DNI n° 25.133.740, argentino, sin sobrenombres ni apodos, nacido el 13 de agosto de 1976, en la ciudad de Bolívar, provincia de Buenos Aires, divorciado, comerciante, hijo de Atilio Alfredo Butti (f) y de Mirta Edith Lopardo, con último domicilio real en la calle Comisario Pirker 145 de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz.

9.- Martín Antonio BÁEZ, titular del DNI n° 28.490.402, argentino, sin sobrenombres ni apodos, nacido el 9 de febrero de 1981 en la ciudad de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz, soltero, empleado, hijo de Lázaro Antonio Báez y de Norma Beatriz Calismonte, con domicilio real declarado en la calle Comodoro Py 870, Río Gallegos, provincia de Santa Cruz.

10.- Myriam Elizabeth COSTILLA, titular del DNI n° 16.757.287, argentina, sin sobrenombres ni apodos, nacida el 22 de agosto de 1964 en Comodoro Rivadavia, provincia de Chubut, divorciada, administradora de campo familiar, hija de Héctor Carlos Costilla (f) y de Encarnación Caldelas, con último domicilio real declarado en calle Armada República Argentina 1948, Rada Tilly, provincia de Chubut.

III. ASPECTOS GENERALES

III.a. Contexto global de la investigación

Como ya se ha expuesto en anteriores presentaciones de esta fiscalía, la maniobra objeto de este sumario —cuyos alcances se desarrollarán a continuación— se encuentra inmersa en un complejo de ardides delictivos que, una vez descubiertos, han permitido reconstruir un verdadero *mapa de la corrupción*, desplegado por diversos actores, a lo largo de aproximadamente doce años.

En efecto, desde el inicio de la pesquisa, se han ido formando y acumulando distintos expedientes tendientes a investigar variados *hechos de corrupción* que se habrían extendido a lo largo de los años 2003 a 2015 desde la cúspide del Poder Ejecutivo Nacional por los ex presidentes Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ, conjuntamente con funcionarios de distintos organismos del Estado —Ministerio de Planificación Federal, Dirección Nacional de Vialidad, Administración Federal de Ingresos Públicos, Aerolíneas Argentinas, etc.— en beneficio de un puñado de "empresarios amigos" ligados personal y comercialmente al ex matrimonio presidencial, entre los que se encuentran Lázaro Antonio 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.

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° **3732/16** –"Los Sauces"-, n° **11.352/14** -"Hotesur"-, n° **4943/16** –"Oil Combustibles"-, n° **11.904/14** -Aerolíneas Argentinas- y n° **8284/16** –"Agosto"-, entre tantos otros en los que interviene esta Fiscalía con el Juzgado Federal nº 10.

Así, en el marco de los procesos señalados se ha indagado el lavado de dinero con el objeto de que los ex mandatarios y sus hijos pudieran legitimar una porción de lo producido ilícitamente a través de la actividad hotelera que aquellos llevaban adelante a través de la empresa HOTESUR S.A. **-11.352/14-**, y de la actividad inmobiliaria **-3732/16-**; la falta de cobro del impuesto a los combustibles líquidos (ICL) por parte de la AFIP y la apropiación de ellos por parte del GRUPO INDALO de Cristóbal Manuel LÓPEZ y Carlos Fabián DE SOUSA **-4943/16-**; la contratación por parte de la empresa estatal AEROLÍNEAS ARGENTINAS del Hotel Alto Calafate de la ex familia presidencial **-11.904/14-**, y la maniobra de lavado de activos a través de la empresa AGOSTO S.A.**-8284/16-**, etc.

Es en el escenario descripto que se enmarca la presente causa **-5048/16-,** en la que se ha podido corroborar, con el grado de certeza requerido para esta etapa del proceso, 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* —en este caso, el Ministerio de Planificación, la Secretaría de Obras Públicas, la Dirección Nacional de Vialidad y la Administración General de Vialidad de la Provincia de Santa Cruz— se montó una 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 **más de 46 mil millones de pesos**.

III.b. Aclaraciones preliminares a la imputación

Ahora bien, previo a adentrarnos en la descripción y análisis de la plataforma fáctica que conformará la imputación que en lo particular se ciñe sobre las personas listadas en el acápite **II**, corresponde efectuar una breve síntesis del estado actual de la investigación, en la cual —como es de público conocimiento—

ya se ha elevado parcialmente a juicio oral un *primer tramo* de la compleja maniobra de corrupción que se abordará en lo sucesivo.

En efecto, en el mes de diciembre del año 2017, este Ministerio Público propició, y VS receptó favorablemente, la remisión a juicio de trece (13) personas, entre ellas, la ex presidenta Cristina FERNÁNDEZ en su rol de *jefa* de la asociación ilícita integrada por los ex funcionarios Julio Miguel DE VIDO, José Francisco LÓPEZ, Nelson Guillermo PERIOTTI y Carlos Santiago KIRCHNER, en su calidad de *organizadores*, al igual que el empresario y amigo de aquella, Lázaro Antonio BÁEZ, quienes a su vez deberán responder en aquella instancia, en orden al delito de fraude agravado por haber sido cometido en perjuicio de la administración pública —el que concurre materialmente con el de asociación ilícita—, todos ellos, en calidad de coautores, a excepción de BÁEZ que lo hará como partícipe necesario.

A su vez, en dicha ocasión también se propició la elevación a juicio respecto de Abel Claudio FATALA, Raúl Osvaldo DARUICH, Mauricio COLLAREDA, Héctor René Jesús GARRO, Juan Carlos VILLAFAÑE, Raúl Gilberto PAVESI y José Raúl SANTIBÁÑEZ serán convocados a ese juicio, a fin de debatir sus situaciones procesales en orden al delito de fraude a la administración pública, en calidad de coautores (cfr. dictamen fiscal glosado a fojas 7842/8136).

Estos ex funcionarios y empresarios se encuentran hoy día a instancias del debate oral, en el que se discurrirá sobre la materialidad de los hechos y el grado de responsabilidad penal que les corresponde, en orden al reproche individual que les fuera oportunamente formulado.

Cabe mencionar, tal como se adelantó en aquel requerimiento de elevación a juicio, que debido a la multiplicidad de actores y su extensión prolongada en el tiempo, la investigación de esta compleja maniobra de corrupción ha proseguido su curso en pos del juzgamiento penal de todas aquellas personas que en mayor o

menor grado, hayan participado en su concreción, pues en definitiva, ese es el objetivo principal de esta fiscalía, en su rol de representante de los intereses de la sociedad.

Y es en ese contexto, que en esta ocasión, se propiciará la elevación a juicio oral del *segundo tramo* investigativo, que contempla a otras diez (10) personas, entre las que se encuentran ex funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad como así también miembros de las empresas que conformaron el denominado "GRUPO BÁEZ", respecto de los cuales se ha acreditado suficientemente su participación criminal en los hechos objeto de esta pesquisa.

En este orden de ideas es que importa remarcar, que **dentro del relato circunstanciado de los hechos imputados a los integrantes de esa asociación criminal de personas,** conformada por Cristina FERNÁNDEZ, DE VIDO, LÓPEZ, PERIOTTI, KIRCHNER y Lázaro BAEZ —entre otros individuos—, **se encuentra mencionado —como uno de los proyectos delictivos que les son atribuibles—, el fraude en perjuicio de la administración pública que aquí se reprocha a las personas sindicadas en el acápite II, quienes, como se desarrollará más adelante*, desde sus aportes individuales, han contribuido* —en distintos grados de participación— a la concreción de los actos ilícitos elaborados por la organización ilícita*, sin formar parte de ella***.

Corresponde precisar que lo recién antedicho reconoce una excepción: dentro de las personas cuyo requerimiento de elevación se postula en esta presentación, se encuentra Martín BÁEZ quien, por su rol empresarial en el GRUPO BÁEZ, no solamente será acusado como partícipe del fraude a la administración pública que aquí se investiga, sino que además fue considerado integrante de la asociación ilícita, al ponderar su intervención en la etapa de *lavado de activos*.

En efecto, en el marco de la causa **CFP 3732/2016** “Los Sauces”, a Martín Antonio BÁEZ se le atribuyó haber tomado parte de la asociación ilícita antes mencionada, en carácter de miembro, y haber ejecutado —en el marco de dicha organización criminal—, un esquema de reciclaje de los fondos obtenidos ilícitamente por la asociación, mediante la actividad hotelera e inmobiliaria de la firma LOS SAUCES (v. requerimiento de elevación a juicio presentado en dicha causa).

Más allá, entonces, del caso de Martín BÁEZ, el resto de los imputados cuya elevación a juicio aquí se postula —MENDOZA, BUTTI, COSTILLA, PASSACANTANDO, GREGORUTTI, FÉRGOLA, ABRATE, GENTILI y ALONSO— no son considerados por este Ministerio Público Fiscal como integrantes de la asociación ilícita, pero sí han realizado específicos aportes de carácter *esencial* a uno de los proyectos delictivos de la organización: el fraude al Estado Nacional a través de la obra pública vial.

Por otra parte, corresponde señalar que existe un *tercer tramo* de esta pesquisa, el cual fue inaugurado con la presentación realizada con fecha 3 de mayo de 2018 por este Ministerio Público Fiscal, en la que se solicitó la declaración indagatoria de otros cuarenta (40) individuos, por su intervención en la maniobra criminal aquí investigada desde sus respectivas posiciones en la estructura burocrática de la provincia de Santa Cruz y desde las empresas del GRUPO BÁEZ; pedido que se encuentra aún pendiente de estudio por parte del señor juez y, por tal motivo, en este requerimiento se insta su pronta resolución (v. fs. 8943/9121).

Como puede advertirse de la multiplicidad de actores y los diversos tramos que debió emprender la pesquisa, la puesta en marcha y concreción de una estructura coordinada de personas de las características señaladas, con división de roles y permanencia en el tiempo por más de diez años, con la cual sus responsables

sustrajeron de las arcas públicas miles de millones de pesos a través de la obra pública vial, requiere de un conglomerado de personas afines a esos designios que contribuyan a la concreción de los planes delictivos de la asociación ilícita.

Si ponemos por caso el de los funcionarios públicos involucrados, teniendo en cuenta la cantidad de personas que componen el organigrama de cada dependencia estatal —como por ejemplo: la Dirección Nacional de Vialidad—, comprenderemos por qué el recorte de responsabilidad no puede limitarse a la instancia jerárquica, sin ahondar más profundo en cada actor que, desde la órbita de sus funciones asignadas dentro del aparato estatal, hubiere contribuido a la maniobra delictiva integral.

Igual análisis cabe efectuar respecto de los integrantes de la órbita privada (GRUPO BÁEZ), pues como se desarrollará en lo sucesivo, estos empresarios contribuyeron individualmente para la concreción del plan criminal con el cual Lázaro BÁEZ resultó beneficiario de la maquinaria criminal que permitió el desapoderamiento ilegítimo de sumas millonarias en detrimento de las arcas del Estado.

Consecuentemente, el análisis integral del mapa delictivo diagramado e implementado por los integrantes de aquella asociación ilícita permitirá entender el verdadero alcance y significación de su complejo accionar, y es con ese norte que se requiere la elevación a juicio de este *segundo tramo* de la investigación, que si bien, su análisis ya se encuentra desarrollado en profundidad en el requerimiento de elevación a juicio que lo precede, engloba en esta oportunidad el estudio del plexo probatorio reunido respecto de esas otras diez (10) personas imputadas, quienes, como protagonistas directos y desde sus respectivos aportes individuales, contribuyeron a la concreción de lo que podríamos señalar como uno de los mayores fraudes al Estado Nacional de la historia de nuestro país.

IV.- LA ACUSACIÓN

IV.a. Imputación general: la maniobra de corrupción y sus distintas etapas

La imputación fiscal reconoce como punto de partida el montaje de una *asociación ilícita*[1] de carácter *estable* y *permanente*, liderada por los ex primeros mandatarios Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ, e integrada por Julio DE VIDO, José LÓPEZ, Nelson PERIOTTI, Carlos KIRCHNER, Lázaro BÁEZ y Martín BÁEZ —entre otros individuos—, sostenida *ininterrumpidamente* entre el 8 de mayo de 2003 y el 14 de diciembre de 2016, que tuvo por finalidad la comisión de *múltiples delitos* para apoderarse ilegítimamente y de forma deliberada de millonarios fondos públicos.

Para lograr sustraer los fondos del Estado, los miembros de esta asociación, como uno de sus planes delictivos, instrumentaron una compleja maniobra de *corrupción* perpetrada dentro de la Administración Pública, en la que una estructura *permanente* y *coordinada* de personas —funcionarios públicos y empresarios— logró la *sustracción* de fondos millonarios por medio de la *defraudación* al Estado Nacional a través de la obra pública vial en la provincia de Santa Cruz.

La modalidad escogida para la *apropiación* de los fondos del Tesoro Nacional fue adjudicar prácticamente el 80% de la obra pública vial de la provincia a la que *intencionalmente más dinero se direccionó* en nuestro país a uno de los miembros de la organización criminal, Lázaro BÁEZ, quien recibió entre los años 2003 y 2015 contratación del Estado por valores cercanos a **8.000 millones de pesos**, monto que actualizado a agosto de 2016 asciende a la suma de prácticamente **46.000 millones de pesos**.

---

[1] Cabe remarcar que por una cuestión de índole práctica, no se reproducirá aquí el análisis exhaustivo plasmado en el primer requerimiento de elevación a juicio formulado por esta dependencia, en cuanto se refiere a la conformación, estructura y características de la asociación ilícita investigada, sin perjuicio de lo cual, ambos dictámenes deben considerarse complementarios entre sí, pues en definitiva ellos se condicen con distintos tramos de una misma investigación.

Para lograr tal cometido, se requirió, por un lado, la participación de funcionarios públicos nacionales y provinciales que direccionaran en forma ***permanente* y *deliberada*** fondos millonarios en concepto de obra pública vial hacia la provincia de Santa Cruz —desde donde se los adjudicarían al socio de los ex presidentes—; y, por el otro, la intervención delictiva de uno de los miembros de la asociación criminal —Lázaro BÁEZ— y personas allegadas a él, que *desde el otro lado* de cada contratación, recibieran el flujo de dinero público canalizado por quienes se hallaban a cargo de su protección y custodia, lo cual se logró a través de la puesta en escena protagonizada por las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA, LOSCALZO Y DEL CURTO, SUCESION DE ADELMO BIANCALANI y GOTTI HERMANOS.

Así, la maniobra integral se encuentra edificada sobre *cuatro pilares*:

1) la inmersión del amigo y socio presidencial en el negocio de la construcción vial;

2) la *exportación* de una estructura provincial montada con gente de confianza a un nivel nacional;

3) la mayor concentración económica de obra pública vial de nuestro país en la provincia de Santa Cruz; y

4) el direccionamiento de la adjudicación de la obra pública y el diseño de un *esquema de beneficios exclusivos y permanentes* en favor del empresario Lázaro BÁEZ, en detrimento de las arcas del Estado.

IV.a.1. <u>La inmersión del amigo y socio presidencial en el negocio de la construcción vial</u>

El **<u>primer eslabón</u>** de la maniobra de defraudación fue la *colocación* en la *industria de la construcción* de Lázaro BÁEZ, amigo personal y socio comercial de

la ex familia presidencial al cual se habrían de asignar los fondos públicos, quien pocos días antes de que Néstor Carlos KIRCHNER, asumiera la presidencia, constituyó la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., junto con otros dos socios —Guido Santiago BLONDEAU y Sergio Leonardo GOTTI (hijo de Vittorio GOTTI, dueño de GOTTI S.A.)— mediante el aporte de tres mil pesos ($3.000), lo que representaba el 25% del capital social de la empresa que apenas ascendía al mínimo legal de doce mil pesos ($12.000).

Si bien la empresa funcionó como *centro* de los negocios relacionados con la obra pública vial, a medida que el plan orquestado por la asociación ilícita iba avanzando, Lázaro BÁEZ[2] y su entorno absorbieron la propiedad y/o el manejo de otras empresas constructoras como KANK Y COSTILLA S.A., GOTTI HERMANOS S.A., LOSCALZO Y DEL CURTO S.R.L. y SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI; lo que le permitió aumentar su capacidad de contratación y favorecer el *direccionamiento* de las licitaciones, a través de la *simulación de concurrencia* de distintas empresas a los llamados licitatorios, cuando en realidad se trataba de varias firmas del mismo conglomerado societario.

Para ello, contó con la colaboración *imprescindible* de los empresarios aquí acusados: **Julio Enrique MENDOZA** —desde su posición como Presidente de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y representante de esta empresa en KANK Y COSTILLA S.A.—; **Martín Antonio BÁEZ** —desde su rol como accionista y apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES S.R.L., socio gerente de ésta última y director, apoderado, vicepresidente y presidente de KANK Y COSTILLA S.A.—; **Fernando Javier BUTTI** —desde su posición como apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., apoderado de LOSCALZO Y DEL CURTO

[2] Procesado y elevado a juicio oral -además del fraude en perjuicio del Estado- por ser organizador de la asociación ilícita que lo proyectó.

CONSTRUCCIONES S.R.L. y representante de Lázaro BÁEZ en KANK Y COSTILLA S.A.—; y **Myriam Elizabeth COSTILLA** —accionista, directora, secretaria, apoderada, vicepresidente y presidente de KANK Y COSTILLA S.A.—.

Como se puede apreciar, un elemento central de la maniobra, y por lo tanto de la acusación, consistió en que uno de los miembros de la organización delictiva fuera convertido en *empresario de la construcción*, puesto que *simular* ese rol como un oferente particular más del Estado le permitiría salir victorioso y resultar favorecido de un esquema de beneficios *exclusivos* y *permanentes*, gracias al papel de los otros miembros que actuarían tanto desde la *esfera privada*, contribuyendo en la *ficción de competencia* y la *presentación* de las ofertas —allí radican los aportes *esenciales* de Julio MENDOZA, Martín BÁEZ, Fernando BUTTI y Myriam COSTILLA— como desde la *esfera pública*, desde el seno mismo de la Dirección Nacional de Vialidad, direccionando las licitaciones y promoviendo la inobservancia de los controles en cada una de las contrataciones perjudiciales celebradas —allí se afinca la contribución *imprescindible* de Sergio PASSACANTANDO, Jorge GREGORUTTI, Sandro FÉRGOLA, Fernando ABRATE, Gustavo GENTILI y Carlos Joaquín ALONSO—.

IV.a.2. <u>La exportación de una estructura provincial montada con gente de confianza a un nivel nacional</u>

El <u>segundo paso</u> de la maniobra consistió en la *instauración* de una estructura institucional nueva que fuera *funcional* al propósito criminal buscado y la *designación* de una serie de funcionarios públicos de confianza del ex matrimonio presidencial —que los acompañaban desde la intendencia de Néstor KIRCHNER en la ciudad de Río Gallegos y la gobernación de la

provincia de Santa Cruz— para cubrir los *puestos clave* en materia de *elaboración* de la política nacional en obra vial y de *adjudicación, ejecución, control y pago* de las obras públicas.

Para ello, *un día antes* de la asunción de Néstor KIRCHNER, a través del dictado del DNU n° 1283/03, se procedió a la modificación de la Ley de Ministerios y a la creación de un nuevo órgano dependiente del Poder Ejecutivo Nacional: el **Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación**, al que se le asignó, entre otras atribuciones, la *planificación, ejecución* y *control* de *todas* las cuestiones relacionadas con las *obras públicas y la actividad vial* (v. art. 3 y 4, inciso 48).

A cargo de la cartera ministerial con competencia en materia de obra pública, Néstor KIRCHNER nombró al Arq. Julio Miguel DE VIDO[3] —que hasta allí era su Ministro de Gobierno en Santa Cruz—, quien luego fue ratificado por Cristina FERNÁNDEZ[4] en sus dos mandatos y se instituyó como *cabeza* de un *engranaje estable* que, con los mismos funcionarios y durante doce años, garantizaría el éxito del fin buscado por dicha asociación (v. decretos n° 6/03, 6/07 y 9/11).

A su vez, para llevar adelante la maniobra, a través del decreto n° 27/03, Néstor KIRCHNER transfirió a esa cartera ministerial un área *clave* en materia de obra pública: la **Secretaría de Obras Públicas**, en donde el ex Presidente colocó en su primera gestión y la ex primera mandataria reafirmó a lo largo de ocho (8) años al Ing. José Francisco LÓPEZ[5], quien en el año 2003 ocupaba el cargo de presidente del Directorio del Instituto de Desarrollo Urbano y Vivienda de la provincia de Santa Cruz desde 1994 (v. decretos n° 69/03, 22/07 y 79/11).

---

[3] Procesado y elevado a juicio oral, en orden al fraude en perjuicio del Estado, además de responder como organizador de la asociación ilícita que lo proyectó.

[4] Procesada y elevada a juicio oral en orden al fraude en perjuicio del Estado, además de responder como jefa de la asociación ilícita que lo proyectó.

[5] Procesado y elevado a juicio oral, en orden al fraude en perjuicio del Estado, además de responder por ser organizador de la asociación ilícita que lo proyectó.

La Secretaría de Obras Públicas, según los objetivos trazados por el propio Néstor KIRCHNER en el decreto 27/03, debía "*entender en la elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional en todas las materias relacionadas con obras de infraestructura habitacional, viales, públicas e hídricas y coordinar los planes, programas relativos a dichas obras a nivel internacional, nacional, regional, provincial y municipal que correspondan a la jurisdicción"* (obj. 1), y debía "*intervenir en todo lo inherente a los organismos descentralizados y desconcentrados del ámbito de su competencia* [entre ellos la Dirección Nacional de Vialidad]" (obj. 5).

Tiempo después, en el mes de julio de 2005, Néstor KIRCHNER redobló la injerencia en la Dirección Nacional de Vialidad a través de la creación de la **Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal** —por debajo de la Secretaría—, en donde nombró a su primo, Carlos Santiago KIRCHNER[6], quien se desempeñaba hasta allí en el directorio del Instituto de Desarrollo Urbano y Vivienda de Río Gallegos, el cual fue ratificado por Cristina FERNÁNDEZ en sus dos mandatos presidenciales (v. decretos n° 907/05, 23/07 y 80/11).

La Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal fue dotada de amplísimas facultades que abarcaban la coordinación e intervención en la relación entre la Secretaría de Obras Públicas y los entes descentralizados en obras viales (obj. 1); la participación en la planificación territorial de la inversión pública (obj. 2); la evaluación, seguimiento, aprobación y control de los planes, programas y proyectos de las áreas dependientes de la Secretaría de Obras Públicas, entes desconcentrados y descentralizados (obj. 3 y 6); el ejercicio del contralor del Registro Nacional de Constructores y de firmas Consultoras de Obras Públicas (obj.

[6] Procesado y elevado a juicio oral, en orden al delito de fraude en perjuicio del Estado, además de responder por ser organizador de la asociación ilícita que lo proyectó.

12); y el manejo de los fondos del fideicomiso creado por el decreto n° 1377/01 y por la ley n° 24.855 (obj. 14).

Sin embargo, esta Subsecretaría no era la única con competencia en materia vial, en la medida que, en un nivel jerárquicamente inferior a José LÓPEZ, también se encontraba la **Subsecretaría de Obras Públicas** que dependía *funcional* y *jerárquicamente* de la Secretaría homónima, en la cual la ex mandataria Cristina FERNÁNDEZ designó durante sus dos ejercicios presidenciales al Ing. Abel Claudio FATALA, quien desde abril de 2004 había sido designado por Néstor KIRCHNER como Coordinador de Saneamiento Hídrico del Área Metropolitana dependiente de la Secretaria de Obras Públicas (v. decretos n° 465/04, 827/05, 34/06, 1705/06, 1412/08 y 80/11).

Según se desprende de la lectura del decreto n° 27/03, el Subsecretario de Obras Públicas cumplía una función *de asistencia al Secretario* en relación a la planificación y ejecución de obras (obj. n° 1) y el contralor de los entes descentralizados[7] (obj. n° 11), tenía una misión de *supervisión* respecto del Registro Nacional de Constructores y Firmas Consultoras de Obras Públicas (obj. n° 6) y poseía como obligación inherente a su cargo el *ejercicio directo del contralor* de la Dirección Nacional de Vialidad (obj. n° 10).

Amén de lo expuesto, corresponde destacar que **el rol *clave* que ocupó la Dirección Nacional de Vialidad en el esquema criminal diseñado**, ya que tuvo y tiene a su cargo *"(...) el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales y de sus obras complementarias*", es decir la DNV fue y es el órgano específicamente encargado de administrar y ejecutar el dinero que desde el Poder Ejecutivo por diferentes vías

[7] Órgano de Control de Concesiones Viales, Tribunal de Tasaciones de la Nación, Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento, Organismo Regulador de Seguridad de Presas, Ente Tripartito de Obras y Servicios Sanitarios y Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.; todos ellos bajo la órbita de la Secretaría de Obras Públicas.

—presupuesto, ampliación de presupuesto, reasignación de partidas o fondos fiduciarios— se destina año a año a las obras públicas viales de nuestro país (v. decreto n° 505/58).

Por tal razón, en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad, Néstor KIRCHNER designó -y Cristina FERNÁNDEZ confirmó en su gestión- como cabeza del organismo vial al Ing. Nelson Guillermo PERIOTTI[8], quien hasta el 2003 ocupaba el cargo de presidente de la Administración General de Vialidad Provincial de la gobernación de Néstor KIRCHNER en Santa Cruz, el cual se desempeñó *sostenidamente* en el puesto a lo largo de los 12 años (v. decretos n° 73/03 y 127/08).

Para la instrumentación de la maniobra, el Administrador General de la DNV se valió de la colaboración de las tres gerencias operativas a su cargo: la **Gerencia de Administración** —encargada, entre otras cuestiones, de realizar los *pagos* en favor de los contratistas y comitentes—, la **Gerencia de Obras y Servicios Viales** —responsable de *controlar* el proceso constructivo y la *ejecución* de las obras—, y la **Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control** —encargada en líneas generales de controlar la *eficacia* y *eficiencia* de la gestión vial—; y contó a su vez con la connivencia del **Subadministrador General** —al menos desde el año 2011—, que además de reemplazarlo en caso de ausencia, tuvo como misión esencial la *supervisión* del desenvolvimiento de las distintas gerencias y distritos.

Y es precisamente respecto de estos puestos, donde se centra una parte de este segundo requerimiento de elevación a juicio: **Sergio PASSACANTANDO** (Gerente de Administración); **Sandro FÉRGOLA** y **Jorge GREGORUTTI** (Gerentes de Obras y Servicios Viales); **Gustavo GENTILI** y **Fernando ABRATE**

[8] Procesado y elevado a juicio oral en orden al delito de fraude en perjuicio del Estado, además de responder como organizador de la asociación ilícita que lo proyectó.

(Gerentes de Planeamiento Investigación y Control) y **Carlos Joaquín ALONSO** (Subadministrador General).

Así, y como se desarrollará a lo largo del presente, durante el período comprendido entre el mes de mayo de 2003 y diciembre de 2015, se sucedieron múltiples irregularidades en la tramitación de los expedientes administrativos en los que resultaron beneficiadas las empresas del conglomerado vinculado a Lázaro BÁEZ, que recibieron un *tratamiento preferencial* por parte de las instancias administrativas que tenían a su cargo el otorgamiento de los respectivos contratos, así como el control y la supervisión de tales obras y el libramiento de los pagos correspondientes; trato preferencial que les significó la obtención de un rédito económico indebido y, paralelamente, un perjuicio patrimonial multimillonario al Estado Nacional.

Con este norte es que deben analizarse las conductas de las diez personas abarcadas por este requerimiento, que se corresponden con funcionarios de la DNV y con empresarios responsables del conglomerado de empresas que respondían a Lázaro BÁEZ, quienes realizaron sus aportes individuales a la compleja maniobra de fraude ideada por los integrantes de la asociación ilícita antes referenciada, lo que necesariamente requirió de una **distribución** de roles (o división del trabajo) y de la **actuación coordinada** de quienes tuvieran competencia e injerencia sobre las obras viales a las cuales aquella asociación –a través de diferentes mecanismos- destinó los fondos públicos, como así también del direccionamiento en las distintas fases del circuito administrativo de la obra pública, incluido el control de lo actuado por las otras dependencias.

Así también, dentro de la estructura, el Administrador General contó con la cooperación de la **Jefatura de Distrito 23°** —apostada en el territorio de Santa Cruz y encargada del *seguimiento* y los *controles* previstos en toda obra por contrato en

ejecución—, la cual estuvo a cargo de Raúl Osvaldo DARUICH desde mayo de 2006 a enero de 2008 y de Mauricio COLLAREDA desde enero de 2008 hasta diciembre de 2015[9].

La estructuración y desarrollo de la maniobra ilícita también involucró la intervención de funcionarios públicos del *plano provincial*, quienes a partir de los convenios celebrados con la DNV se encargarían de llevar adelante, en la mayoría de los casos investigados, la licitación, adjudicación, control y pago de las obras públicas viales cuestionadas.

En tal sentido, han contribuido desde sus espacios de actuación y con las atribuciones propias de sus cargos: los **presidentes del Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz** (AGVP), Héctor René Jesús GARRO entre octubre de 2005 y marzo de 2006, Juan Carlos VILLAFAÑE entre marzo de 2006 y diciembre de 2007, Raúl Gilberto PAVESI entre diciembre de 2007 y febrero de 2013, y José Raúl SANTIBAÑEZ, entre febrero de 2013 y diciembre de 2015[10].

Así entonces, para que el plan diseñado desde el PEN se perpetuara en el tiempo, fue indispensable que los diferentes eslabones de la estructura estatal prestaran su colaboración para garantizar el resultado de la maniobra, y es por ello que <u>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</u>.

---

[9] Los nombrados fueron elevados a juicio en el primer requerimiento de elevación a juicio como coautores del delito de defraudación a la administración pública.

[10] Cabe aclarar que los nombrados, se encuentran dentro del primer grupo de personas cuyas situaciones procesales han sido remitidas a la siguiente instancia de juicio oral. Y que, la presente investigación continúa su curso respecto de otros funcionarios de la AGVP sobre los que esta Fiscalía solicitó sus llamados a prestar declaración indagatoria, pedido que aún no fue resuelto por el juzgado interviniente.

También resultó crucial conformar un conglomerado de empresas —que fueran beneficiadas con la maniobra delictiva— afín al designio criminal ideado por la organización, de modo que ese dinero receptado ilícitamente de las obras públicas que les fueron otorgadas, luego retornara a los jefes de aquélla, quienes, a su vez, como expusiéramos en el punto III.a, junto a otros integrantes, lo emplearon luego en otras maniobras delictivas de lavado de activos que les permitió en definitiva, *perpetuar* e incluso *multiplicar*, las sumas millonarias obtenidas ilícitamente del erario público, dándoles *apariencia* de legalidad.

IV.a.3. <u>La mayor concentración económica de obra pública vial de nuestro país en la provincia de Santa Cruz</u>

La <u>tercera etapa</u> consistió en la *selección del territorio* en donde se llevaría a cabo la maniobra, y por tal razón se dispuso la *concentración económica* de la mayor cantidad de recursos públicos en materia de *obra vial* en un solo lugar: *Santa Cruz*, la provincia de la que los ex presidentes son oriundos, en la que Néstor KIRCHNER gobernó durante tres mandatos y en la que además administró gente de su confianza en la mayor parte del período 2003-2015.

Para ello, quienes conformaron la estructura funcional de este esquema de corrupción, utilizando los atributos que la norma les confería para hacer fluir el dinero desde lo público hacia lo privado, realizaron desde sus respectivos lugares el aporte necesario para que se inyectaran en la obra pública vial de la provincia de Santa Cruz un flujo *constante y permanente* de fondos públicos federales que luego serían puestos en manos de las empresas de Lázaro BÁEZ.

De esta forma, se instituyó a la provincia de Santa Cruz como la *más beneficiada* en la transferencia de fondos públicos para la realización de obras

viales, con un 11% del presupuesto total y le asignaron durante el periodo 2003-2015 —lapso en el que se extendió la maniobra— un total de $21.880.376.300,63, ello implica, que se le destinó a esa jurisdicción lo que <u>en conjunto</u> se asignó en ese mismo período a ocho provincias[11]; e incluso un monto <u>prácticamente igual</u> al ejecutado en la provincia de Buenos Aires, la más poblada y extensa de nuestro país con conocidas necesidades en la materia.

Dicha decisión de corte macro político correspondió al Poder Ejecutivo Nacional, que es quien año a año diseña el presupuesto nacional en el que se proponen las inversiones a realizar en las diferentes provincias, aprueba el proyecto de presupuesto que luego es enviado al Congreso y finalmente publica o puede vetar la ley dictada por el Poder Legislativo.

De este modo, bajo la apariencia de una legítima política de gobierno, Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ erigieron a la obra pública vial como el dispositivo de *inversión real directa más importante de nuestro país*, es decir el modo a través del cual se incorporaron activos no corrientes al patrimonio nacional, sin embargo, dicha política de gobierno en verdad fue —al menos en lo que compete a la provincia de Santa Cruz— el mecanismo a través del cual se canalizarían fondos hacia donde su socio, Lázaro BÁEZ, resultaría espuriamente beneficiado.

En ese sentido, el presupuesto nacional fue un elemento central a partir del cual se instrumentó la maniobra, y es por ello que la **Dirección Nacional de Vialidad recibió el mayor flujo de fondos públicos a lo largo de los años, convirtiéndose así no sólo en el organismo que más dinero recibió dentro del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, sino también**

[11] Es decir: La Pampa ($1.596.660.254,06), Tierra del Fuego ($2.401.578.083,31), Jujuy ($1.932.873.778,28), San Luis ($2.907.422.732,03), Catamarca ($2.244.261.175,17), Tucumán ($2.686.482.390,84), Neuquén ($3.269.232.389,01) y Misiones ($3.808.432.490,05)

en el órgano descentralizado con mayor cantidad de fondos públicos de todo el país (v. al respecto las 12 planillas anexas a la ley de presupuesto "organismos descentralizados – composición del gasto por jurisdicción, entidad y por finalidad" correspondientes al período 2004-2015).

También se ha acreditado que, una vez puesta en marcha la ejecución del presupuesto, existieron diferentes mecanismos destinados a aumentar o reacomodar las partidas para poder hacer frente a las obras adjudicadas al GRUPO BÁEZ, para ello primero Néstor KIRCHNER y luego Cristina FERNÁNDEZ, decidieron modificar la ley de presupuesto y aumentar —sin intervención del órgano legislativo—, a través del método excepcional del decreto de necesidad y urgencia, las partidas presupuestarias para afrontar las erogaciones del Ministerio de Planificación Federal, en general, y los gastos de la DNV en particular.

A través de esta vía, la DNV recibió desde el año 2007 hasta el 2014 un flujo millonario "extra" otorgado por disposición directa de los ex primeros mandatarios, a través de los DNU n° 1108/07, 1856/07, 1472/08, 1801/09, 2052/10, 1764/11, 2436/12, 1170/13 y 1246/14.

Por otra parte, en los casos en los que el dinero para las obras de vialidad no provenía del presupuesto o de la ampliación del mismo decretada a través de los DNU, Néstor y Cristina KIRCHNER, con el fin de dotar de recursos a la realización de obras públicas viales, recurrieron al fideicomiso constituido por el decreto n° 976/01, que creó un fondo con lo recaudado en concepto de tasa a la venta de gasoil, de *uso discrecional* del presidente de la nación, que no forma parte del cálculo de recursos del presupuesto nacional ni se encuentra regido por la Ley de Administración Financiera y de los Sistemas de Control del Sector Público Nacional.

De esta forma, primero Néstor KIRCHNER a través de los DNU n° 140/04 y 508/04 de fecha 3 de febrero y 23 de abril de 2004 respectivamente, por solicitud de la DNV incorporó como beneficiarias, obras que se encontraban en jurisdicción de la Provincia de Santa Cruz y respecto de las cuales la Administración General de Vialidad Provincial tomó a su cargo el estudio, proyecto, llamado a licitación, contratación, inspección y pago de los certificados, en virtud de los convenios suscriptos entre la AGVP y la DNV (v. decretos n° 140/04 y 508/04).

Pero luego fue Cristina FERNÁNDEZ quien decidió incorporar como beneficiario del fideicomiso a la Dirección Nacional de Vialidad, dándole vía libre para que este organismo junto con otras dependencias de la órbita de la Secretaría de Obras Públicas, pudieran disponer de esos fondos, sin especificar *ex ante* las obras a las que el dinero del fideicomiso sería utilizado.

De esta manera, la metodología que hasta ese momento se había implementado —en la que el Presidente de la Nación indicaba específicamente a qué obras iba destinado el dinero del fideicomiso— fue modificada por la ex presidente a partir del 29 de enero de 2009 fecha en la que emitió el Decreto n° 54/09 en el que facultó a la DNV para hacer *uso discrecional* del fideicomiso para las obras que considerara pertinentes, a pesar de la opinión en contrario de los Servicios Jurídicos del Ministerio de Planificación Federal y del Ministerio de Economía.

Sin embargo, **cuando los recursos del presupuesto no eran suficientes y no era nutrida la DNV a través de los aumentos de presupuesto dictados por DNU o los fondos del fideicomiso, de manera *sistemática y constante* los ex presidentes de la nación recurrieron al mecanismo de la reasignación presupuestaria**, autorizada en algunas ocasiones por la propia ley de presupuesto y en otras por el mecanismo establecido en la ley 26.124, para redireccionar recursos económicos de otras carteras a favor de la Dirección Nacional de Vialidad con el fin

de que se pagara a los proveedores, entre ellos, las empresas de Lázaro BÁEZ, quien resultó ser el único contratista que cobraba en término y al que no se le adeudaba dinero al final del mandato de FERNÁNDEZ.

Así, los fondos establecidos tanto por el presupuesto como por los decretos de necesidad y urgencia, una vez asignados a la Dirección Nacional de Vialidad o al Ministerio de Planificación Federal, podían ser reconducidos por el titular de la DNV —Nelson PERIOTTI—, por el Secretario de Obras Públicas —José Francisco LÓPEZ— o por el Ministro —Julio Miguel DE VIDO— a las obras que se deseara pagar, cambiando la aplicación de las partidas, siempre y cuando se cumpliera con los requisitos que año tras año la decisión administrativa de distribución de presupuesto exigía, lo que permite comprender cómo es que el dinero, sin importar la imputación de la obra a la que estaba destinada, llegaba finalmente a las manos de Lázaro BÁEZ.

En definitiva, Santa Cruz lejos de ser beneficiaria de una legítima política del gobierno federal, fue el *escenario* escogido para el obrar mancomunado ilegal de un grupo de funcionarios que, comandados por los titulares del Poder Ejecutivo Nacional, utilizaron la propia burocracia estatal para proveer los fondos a dicha provincia, para que una vez allí llegara a manos de Lázaro BÁEZ, que como particular los recibiría para que luego, ya fuera de la esfera pública, el dinero iniciara distintos caminos, entre ellos, un camino de *retorno* hacia los ex presidentes y sus hijos, quienes lo recibirían ya desde un rol privado a través de distintos mecanismos tendientes a darle *apariencia* legal a dichas transacciones, tales como la actividad hotelera e inmobiliaria.

IV.a.4. <u>El direccionamiento de la adjudicación de la obra pública y el diseño de un esquema de beneficios exclusivos y permanentes en favor de Lázaro BÁEZ, en detrimento de las arcas del Estado</u>

El **<u>cuarto paso</u>** consistió en la *implementación y ejecución* del beneficio indebido en favor de Lázaro A. BÁEZ mediante la *asignación direccionada* de la obra pública vial de la provincia de Santa Cruz; objetivo para el cual se montó una *matriz general de actuación* por la que los funcionarios de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, de la Dirección Nacional de Vialidad y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios permitieron en algunos casos por acción, y en otros por omisión, que se cometieran distintas irregularidades en las *tres etapas* del desarrollo de las obras: *adjudicación, ejecución y pago.*

El *proceso de adjudicación* configuró una *puesta en escena* orientada a *simular en los papeles* una supuesta competencia entre oferentes que en la realidad no existía, lo que permitía, por un lado, cumplir con el requisito de *multiplicidad de ofertas* y, por el otro, *aumentar el costo* de la obra vial a través de cotizaciones superiores al presupuesto oficial.

Para lograr tal cometido, en el proceso de adjudicación se empleó:

1) La concurrencia múltiple de empresas del mismo grupo económico a una licitación sin que se rechazaran las ofertas ni se impusiera sanción alguna por esa práctica, pese a estar expresamente prohibida y penada por la normativa vigente (art. 32, inciso “a” de la ley n° 2743);

2) La estrategia corporativa desplegada por las empresas del GRUPO BÁEZ —en abierta infracción a la ley—, tendiente a imponer un precio de contrato lo más cercano a un 20% de aumento en relación al presupuesto oficial (art. 32, inciso “b” de la ley n° 2743);

3) La presentación de distintas ofertas por encima del límite legal con conocimiento de *antemano* que resultarían descalificadas por incumplir el art. 32, inciso "b" de la ley n° 2743, para simular competencia en la licitación y convertir automáticamente a una de las empresas del *holding* como la "*oferta más conveniente*";

4) La comprobación de *sobreprecios* en los guarismos que integraron algunas de las ofertas del GRUPO BÁEZ, de un promedio del orden del **64,72%**;

5) La suscripción de convenios de financiación *nacional* por obras *después* de que hubieran sido adjudicadas al GRUPO BÁEZ, a pesar de que inicialmente habían sido catalogadas como una necesidad *provincial*;

6) La designación de los integrantes de la Comisión de Estudio y Adjudicación de las ofertas *después* de que se conociesen los oferentes a través del acta de apertura;

7) La confección, por parte de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, de *presupuestos sensiblemente superiores* a lo que la Dirección Nacional de Vialidad había decidido financiar, con el propósito incrementar el monto del contrato otorgado a Lázaro BÁEZ;

8) La presentación de un mismo certificado de *capacidad de contratación anual* para múltiples adjudicaciones tras el agotamiento de su saldo, en infracción al art. 26 del decreto reglamentario n° 2960/05 de la ley n° 2743;

9) La omisión de presentar el certificado de *capacidad de adjudicación* al momento de formalizar el contrato con la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, en contraposición a lo dispuesto en los pliegos generales y particulares de las licitaciones;

10) La constitución *simulada* de UTE (Uniones Transitorias de Empresas) destinadas a *aparentar* mayor capacidad de contratación, para luego *ceder* la obra a

AUSTRAL CONSTRUCCIONES, sin cumplir los requisitos estipulados en el art. 37 y 72 inc. "f" de la ley n° 2743 y art. 19, 23 y 50 inciso "d" de la ley n° 13.064;

11) La celeridad en la adjudicación de los procesos licitatorios, reveladora en sí misma de la ausencia de un examen *real* de las ofertas y de la decisión adoptada *ex ante* de otorgar el contrato al GRUPO BÁEZ;

12) La utilización *abusiva* y *excepcional* de la firma "ad referéndum" por parte de los presidentes de la A.G.V.P. para eludir la intervención del Directorio en los trámites licitatorios y acotar excesivamente los plazos entre cada uno de los pasos del proceso (art. 15 "h" de la ley n° 1673 de Santa Cruz);

13) La adjudicación de nuevos contratos a pesar del incumplimiento sistemático de las obras en curso;

14) La ausencia de intervención de los organismos de control externo a nivel local para la aprobación expresa de cada proceso licitatorio, tal como exigían los convenios; y

15) La utilización de una copia de una resolución del Tribunal de Cuentas de Santa Cruz que aprobaba una auditoría de 2002 a 2004 de carácter general para dar por cumplida la exigencia de control en infracción a los convenios de delegación.

El esquema de beneficios exclusivos en favor de Lázaro BÁEZ no se limitó únicamente al proceso de *adjudicación*, sino que también se extendió en la etapa de *ejecución* de las obras, en donde se verificó una ausencia total y deliberada de control en la marcha de las obras viales interesadamente adjudicadas, lo que quedó acreditado a partir de:

1) El incumplimiento *sistemático*, *reiterado* y *permanente* en los plazos de contratación y en la entrega de las obras terminadas;

2) La finalización de tan solo dos (2) de las cincuentaiún (51) obras viales adjudicadas al GRUPO BÁEZ en el tiempo previsto en el contrato;

3) La culminación de solamente veintiséis (26) de las cincuentaiún (51) obras viales adjudicadas al GRUPO BÁEZ, a pesar de los doce años transcurridos desde el inicio de la maniobra;

4) La designación de un mismo representante técnico para múltiples obras —al menos treinta y cuatro (34)— simultáneas y distantes entre sí, en infracción a la normativa estipulada en los pliegos de condiciones de contratación que obligaba una *presencia física permanente* en la obra;

5) La presentación de las mismas planillas de maquinaria para numerosas obras complejas, coetáneas y alejadas entre sí en la provincia de Santa Cruz, incumpliendo el control de la disponibilidad de los equipos que se exigía expresamente en los pliegos;

6) La omisión de indicar en qué fecha se incorporaría a la obra cada una de las máquinas, en infracción a lo exigido por los pliegos generales y particulares;

7) La calificación sobre el "estado" de las máquinas efectuada unilateralmente por las empresas de Lázaro BÁEZ en las nóminas de equipos, a pesar de que según los pliegos dicha revisión y calificación debía ser efectuada por la propia agencia vial, previo al inicio de los trabajos;

8) La presentación, en algunos casos, de listados que no eran sobre *maquinaria a afectar a la obra* sino de *equipos a disposición de la empresa*, sin precisar cuáles de ellos se utilizarían ni cuándo, como exigían los pliegos;

9) La introducción de sucesivas modificaciones de obra so pretexto de errores técnicos en los pliegos o necesidades viales que no fueron incluidas inicialmente, para con ellas *aumentar* los costos;

10) La realización de solo una (1) obra por el monto pactado en el contrato original y las sucesivas *redeterminaciones de precios* que, con motivo del incumplimiento sistemático en el plazo de finalización y entrega de la obra, incrementaron continuamente el monto de los contratos, bajo la justificación del aumento de costos por inflación; y

11) La solicitud y concesión de sucesivas ampliaciones de plazos, orientadas a que los atrasos tuvieran *apariencia* de justificación, pese a que la principal excusa alegada —las condiciones climáticas de la Patagonia— ya se encontraba prevista en el período de receso invernal, para así permitir, de tal suerte, que las empresas del GRUPO BÁEZ siguieran cobrando.

Pero además, también se logró determinar la existencia de un *sistema de privilegios exclusivos* al momento del *cobro* de las obras viales *interesadamente* adjudicadas, lo que quedó cristalizado en la presencia de los siguientes indicadores:

1) La creación e implementación de un canal especial de pago anticipado exclusivo para las empresas del GRUPO BÁEZ a través de la Resolución DNV n° 899/10;

2) La preferencia por las empresas de ese grupo económico a la hora del cobro de los certificados de obra, con una demora promedio de 60 días —desde el último día del mes de certificación—, frente a los 207 días que las demás constructoras debían aguardar respecto del mismo lapso;

3) La ausencia total de deuda vencida de la DNV respecto de las firmas de Lázaro BÁEZ a diciembre de 2015, siendo la única contratista de obra pública a la que el Estado no le adeudaba un centavo;

4) La existencia de 350 reclamos entablados contra la DNV por distintas empresas contratistas, por deudas vencidas y no pagadas que ascendían, al 31 de diciembre de 2015, a la suma de $2.868 millones de pesos;

5) El otorgamiento de anticipos financieros en el orden del 20% o 30% del total del contrato, sin la reducción del plazo que, según los pliegos, hubiese correspondido; y

6) La certificación de obra no realizada y obras que no se adecuaban al plan de trabajos, con el propósito de beneficiar a las empresas del GRUPO BÁEZ en el cobro anticipado de fondos públicos.

Este esquema de beneficios, representado en los 32 indicadores previamente expuestos, se llevó a cabo en un total de 51 obras que fueron adjudicadas durante el período 2003 a 2015 a las empresas del GRUPO BÁEZ —AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA, SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI, GOTTI y LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES— en la provincia de Santa Cruz, las cuales se detallan a continuación:

1. REPAVIMENTACIÓN Y PAVIMENTACIÓN EN INTERSECCIÓN DE RUTA NACIONAL N° 3 Y RUTA PROVINCIAL N° 5 (**expediente DNV n° 4268/04**);

2. ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO: "*EMPALME RP N° 25 — PICO TRUNCADO*" (**expediente DNV n° 12.328/07**);

3. 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*" (**expediente DNV n° 732/06**);

4. 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*" (**expediente DNV n° 1832/06**);

5. OBRAS BÁSICAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS — AV. SAN MARTÍN*" (**expediente DNV n° 3163/06**);

6. REPAVIMENTACIÓN EN RUTA AUTOVÍA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*GRAN BAJO DE SAN JULIÁN — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*", SECCIÓN III: "*ESTANCIA LOS ÁLAMOS — AEROPUERTO DE RÍO GALLEGOS*" (**expediente DNV n° 3160/06**);

7. 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 (**expediente DNV n° 11.379/07**);

8. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 43, TRAMO: "*FITZ ROY — PICO TRUNCADO*" (**expediente DNV n° 4596/06**);

9. OBRA DE SEGURIDAD VIAL EN RUTAS NACIONALES N° 3, 288, 40 Y ACCESO PARQUE NACIONAL LOS GLACIARES (**expediente DNV n° 9663/04**);

10. REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*FITZ ROY — GRAN BAJO DE SAN JULIÁN*", SECCIÓN: "*KM 2026 A 2088,55*" (**expediente DNV n° 8460/06**);

11. 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*" (**expediente DNV n° 13.154/07**);

12. REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*FITZ ROY — RÍO GALLEGOS*" (**expediente DNV n° 11.707/06[12]**)

13. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*AV. CIRCUNVALACIÓN CALETA OLIVIA*" (**expediente DNV n° 13.191/06**);

---

[12] Por error involuntario, fue referenciado en las actas de indagatoria como "expte. 0463075/2006" – ver caja 42 de la documental anexa-

14. RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*LÍMITE CON CHUBUT — MONTE AYMOND*" (**expediente DNV n° 16.751/11**);

15. REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*PROGRESIVA 1970,4 — 2026*" (**expediente DNV n° 2253/07**);

16. OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO: "*KM 245 — PICO TRUNCADO*" (**expediente DNV n° 6746/07**);

17. OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 25, TRAMO: "*SAN JULIÁN — GOBERNADOR GREGORES*" (**expediente DNV n° 6748/07**[13]);

18. RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*LÍMITE CON CHUBUT — MONTE AYMOND*" 2° ETAPA (**expediente DNV n° 1615/08**);

19. OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 9, TRAMO: "*RUTA NACIONAL N° 3 — RUTA NACIONAL N° 40*" (**expediente DNV n° 9067/07**);

20. OBRAS BÁSICAS Y REPAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: "*GÜER AIKE — PUNTA LOYOLA*", SECCIÓN: "*AUTOVÍA GÜER AIKE — RÍO GALLEGOS*" (**expediente DNV n° 6747/07**);

21. OBRAS BÁSICAS Y REPAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: "*COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA — ESTANCIA LA JULIA*", SECCIÓN: "*AUTOVÍA GÜER AIKE — RÍO GALLEGOS*" (**expediente DNV n° 12.309/07**);

22. OBRAS BÁSICAS Y REPAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: "*ROSPENTEK — GÜER AIKE*", SECCIÓN: "*PUENTE BLANCO — BELLA VISTA*" (**expediente DNV n° 5164/07**);

[13] Por error involuntario fue consignado en las actas de indagatoria como "expte. 0006748/2005" – ver caja 21 de la documental anexa-

23. REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO: "*PUERTO DESEADO — EMPALME RN N° 3*", SECCIÓN: "*KM 58,95 — EMPALME RN N° 3*" (**expediente DNV n° 10.477/07**);

24. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: "*ROSPENTEK — GÜER AIKE*", SECCIÓN: "*ESTANCIA BUITRERAS — GÜER AIKE*" (**expediente DNV n° 7078/07**);

25. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: "*ROSPENTEK — GÜER AIKE*", SECCIÓN: "*BELLA VISTA — ESTANCIA BUITRERAS*" (**expediente DNV n° 8605/07**);

26. RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO: "*PUERTO DESEADO — EMPALME RN N° 3*" (**expediente DNV n° 1616/08**);

27. ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 39, TRAMO: "*RUTA PROVINCIAL N° 43 — BAJO CARACOLES*" (**expediente DNV n° 8604/07**);

28. REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO: "*ACCESOS A PUERTO DESEADO*" (**expediente DNV n° 10.474/07**);

29. RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: "*PUERTO PUNTA QUILLA — ESTANCIA LA JULIA*" 1° ETAPA (**expediente DNV n° 1614/08**);

30. ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 2, TRAMO: "*CÓNDOR CLIFF — LA ESPERANZA*" (**expediente DNV n° 10.476/07**);

31. RESTAURACIÓN Y REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*LÍMITE CON CHUBUT — MONTE AYMOND*" (**expediente DNV n° 1613/08**);

32. 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 (**expediente DNV n° 12.310/07**);

33. REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*PROGRESIVA 2284,79 — PROGRESIVA 2303,40"* (**expediente DNV n° 12.993/07**);

34. ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 49, TRAMO: "*EMPALME RP N° 39 — EMPALME RN N° 3"* (**expediente DNV n° 4195/08**);

35. ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO, REPAVIMENTACIÓN E ILUMINACIÓN DE CTE. LUIS PIEDRABUENA (**expediente DNV n° 13.307/07**);

36. AUTOPISTA — AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*KM 1867 — KM 1908,6"* (**expediente DNV n° 16.957/08**);

37. AUTOPISTA — AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*RADA TILLY — KM 1867"* (**expediente DNV n° 18.295/08**[14]);

38. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: "*LAGO CARDIEL — TRES LAGOS"*, SECCIÓN I Y II (**expediente DNV n° 3866/09**);

39. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTACIÓN DEL CAMINO CORDILLERANO, RUTA PROVINCIAL N° 41, TRAMO: "*LOS ANTIGUOS — EMPALME RP S/N"* (**expediente DNV n° 7772/10**);

40. ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN ACCESO A RÍO GALLEGOS, TRAMO: *"DESVÍO TRÁNSITO PESADO POR AV. ASTURIAS — 2° ETAPA"* (**expediente DNV n° 10.271/05**);

41. REFUERZO ESTRUCTURAL EN RUTA NACIONAL N° 281, TRAMO: *"PUERTO DESEADO — EMPALME RN N° 3"*, SECCIÓN: *"KM 32,55 — PUERTO DESEADO"* (**expediente DNV n° 11.686/10**);

---

[14] Por error involuntario, consignado en las actas de indagatoria como "expte 19.295/2008" – ver caja 45 de la documental anexa)

42. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO DEL CAMINO CORDILLERANO, RUTA PROVINCIAL N° 41, TRAMO: "*EMPALME RP S/N — HIPÓLITO YRIGOYEN"* **(expediente DNV n° 13.030/10**);

43. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO DEL CAMINO CORDILLERANO, RUTA PROVINCIAL N° 41, TRAMO: "*HIPÓLITO YRIGOYEN — LAGO BELGRANO"* (**expediente DNV n° 13.029/10**);

44. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 47, TRAMO: "*EMPALME RN N° 281 — EMPALME RN N° 3"*, SECCIÓN II (**expediente DNV n° 10.563/11**);

45. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 47, TRAMO: "*EMPALME RN N° 281 — EMPALME RN N° 3"*, SECCIÓN I (**expediente DNV n° 10.562/11**);

46. REPAVIMENTACIÓN EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: *"EMPALME RN N° 3 — PUERTO SANTA CRUZ"* Y MEJORAMIENTO DE ACCESIBILIDAD PUERTO SANTA CRUZ (**expediente DNV n° 18.573/11**);

47. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: *"ESTANCIA LA JULIA — TRES LAGOS",* SECCIÓN I: "*ESTANCIA LA JULIA — KM 75"* (**expediente DNV n° 20.178/11**);

48. SISTEMA DE ILUMINACIÓN DE TRAMOS RECTOS EN AUTOVÍA RUTA NACIONAL N° 40, SECCIÓN: *"RÍO GALLEGOS — GÜER AIKE"*, ETAPA I (**expediente DNV n° 18.561/11**);

49. OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 288, TRAMO: *"ESTANCIA LA JULIA — TRES LAGOS"*, SECCIÓN II: "*KM 75 — TRES LAGOS"* (**expediente DNV n° 20.179/11**);

50. PUESTA EN MARCHA Y MANTENIMIENTO DE POSTES SOS EN RUTA NACIONAL N° 3, 40, 281 Y 288 Y PARQUE NACIONAL LOS GLACIARES (**expediente DNV n° 1775/13**);

51. PAVIMENTACIÓN DE 100 CUADRAS EN RÍO GALLEGOS (expe**diente DNV n° 10.633/14**).

Es en el contexto de esta compleja maniobra defraudatoria que se insertan las conductas penalmente reprochables a las personas aquí acusadas, quienes con distintos grados de participación, efectuaron aportes *esenciales* para la concreción de ese proyecto delictual ideado por la referida asociación ilícita.

Así, a continuación, se exponen las imputaciones que de manera individual se erigen en contra de cada uno de los individuos respecto de los cuales se requiere la elevación a juicio oral.

IV.b. <u>Imputaciones individuales</u>

IV.b.1. <u>Sergio Hernán PASSACANTANDO</u>

Se imputa a Sergio Hernán PASSACANTANDO haber perjudicado los intereses confiados en su carácter de Gerente de Administración de la Dirección Nacional de Vialidad, mediante el incumplimiento de los deberes que le competían en función de su cargo durante el periodo comprendido entre el 12 de octubre de 2006 hasta el 9 de diciembre de 2015.

Desde su rol, Sergio PASSACANTANDO ***convalidó*** los procesos irregulares llevados adelante en la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, a través de su opinión favorable a la *homologación* de dichas licitaciones —al menos en los expedientes 13307/07, 18295/08, 1616/08, 8605/07, 10476/07, 1615/08, 13154/07, 10563/11, 1613/08, 12328/07, 10477/07, 12310/07 y 1614/08—, pese a las graves y numerosas irregularidades que presentaban.

Asimismo, el nombrado también ***preadjudicó*** a las empresas del GRUPO BÁEZ las licitaciones dirigidas por la Dirección Nacional de Vialidad —expedientes DNV n° 3866/09 y 1775/13—, a pesar de que existían graves defectos que impedían la selección de la empresa de Lázaro BÁEZ.

Por otra parte, PASSACANTANDO ***implementó*** **un esquema de beneficios exclusivos en el pago**, en favor de las empresas del GRUPO BÁEZ, por medio del cual ***ejecutó*** un canal de *pago anticipado* exclusivo para Lázaro BÁEZ, ***abonó con preferencia*** los certificados de pago correspondientes a dicho conglomerado y ***garantizó*** que, al concluir el segundo mandato de la ex presidente Cristina FERNÁNDEZ, Lázaro BÁEZ fuera el único contratista al que no se le debiera un solo centavo.

Finalmente, el nombrado ***omitió deliberadamente administrar fielmente*** los fondos públicos otorgados a la Dirección Nacional de Vialidad para la realización de obras viales, función que se encontraba bajo la órbita de su responsabilidad, en tanto ***autorizó*** las órdenes de pago de los certificados mensuales de las obras investigadas, a pesar de los graves y numerosos incumplimientos por parte de las empresas del GRUPO BÁEZ.

Así entonces, la acusación de este Ministerio Público Fiscal sostiene que Sergio Hernán PASSACANTANDO, como Gerente de Administración de la Dirección Nacional de Vialidad, intervino en el direccionamiento de las licitaciones y en la implementación del catálogo de privilegios exclusivos en el pago, a la vez que omitió llevar adelante los controles que le correspondían por su competencia funcional, permitiendo así la generación de un perjuicio millonario a las arcas públicas y que la defraudación al Estado se desarrollara y perpetuara en el tiempo.

IV.b.2. <u>Gustavo Marcelo GENTILI</u>

Se imputa a Gustavo Marcelo GENTILI haber perjudicado los intereses que le fueron confiados en su carácter de Gerente de Planeamiento, Investigación y Control de la Dirección Nacional de Vialidad mediante el incumplimiento de los deberes que le competían en función de su cargo, durante el periodo comprendido entre el 15 de diciembre de 2004 hasta el 28 de septiembre de 2008.

En su carácter de responsable del planeamiento de las obras que la repartición consideraba necesarias y a través de su intervención en el presupuesto del organismo, GENTILI ***encauzó*** los fondos públicos de la Dirección Nacional de Vialidad hacia la provincia de Santa Cruz, para que desde allí fuesen direccionados hacia el GRUPO BÁEZ; y ***convalidó*** los procesos irregulares llevados adelante en la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, a través de su opinión favorable a la *homologación* de dichas licitaciones —al menos en los expedientes 4268/04, 1832/06, 4596/06, 732/06, 8460/06, 11707/06, 2253/07, 10474/07, 7078/07, 5164/07, 6748/07, 13154/07, 8605/07, 10476/07, 12310/07, 9067/07, 13307/07, 12993/07, 4195/08, 1613/08, 1614/08 y 1615/08—, pese a las graves y numerosas irregularidades que presentaban.

Asimismo, el nombrado también ***preadjudicó*** a la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI" una licitación dirigida por la Dirección Nacional de Vialidad —expediente DNV n° 9663/04—, a pesar de que existían graves defectos que impedían la selección de dicha empresa.

Finalmente, el nombrado ***omitió deliberadamente*** ejercer su deber de control sobre la eficacia de la gestión vial, que le correspondía por su competencia funcional, principalmente, a través de la Subgerencia de Control de Gestión que funcionaba bajo su órbita, en tanto ***evitó realizar*** el seguimiento del resultado de los

convenios firmados con la AGVP de Santa Cruz al que estaba obligado normativamente y para el cual contaba con la División Convenios con Provincias y la Sección Seguimiento de Convenios, procurándole así a las empresas del nombrado un beneficio económico indebido en perjuicio del Estado Nacional que debió desembolsar sumas dinerarias por encima de los montos contratados para hacer frente a sus incumplimientos.

Así entonces, la acusación de este Ministerio Público Fiscal sostiene que Gustavo GENTILI, como Gerente de Planeamiento, Investigación y Control, intervino en el *direccionamiento* de los fondos públicos y de las licitaciones y omitió llevar adelante los controles que le correspondían por su competencia funcional, permitiendo así la generación de un perjuicio millonario a las arcas públicas y que la defraudación al Estado se desarrollara y perpetuara en el tiempo.

IV.b.3. <u>Sandro FÉRGOLA</u>

Se imputa a Sandro FÉRGOLA haber perjudicado los intereses que le fueron confiados en su carácter de Gerente de Obras y Servicios Viales de la Dirección Nacional de Vialidad mediante el incumplimiento de los deberes que le competían en función de su cargo, durante el periodo comprendido entre el 15 de diciembre de 2004 hasta diciembre de 2007.

Desde su posición, FÉRGOLA ***convalidó*** los procesos irregulares llevados adelante en la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, a través de su opinión favorable a la *homologación* de dichas licitaciones —al menos en los expedientes 13191/06, 6747/07, 12310/07, 5164/07, 10477/07, 7078/07, 732/06, 2253/07, 10474/07, 9067/07, 16751/11, 11707/06, 6746/07, 8604/07, 6748/07, 4596/06, 12328/07, 11379/07, 3160/06, 5164/07, 8460/06, 13307/07,

1613/08, 8605/07, 13154/07 y 10476/07—, pese a las graves y numerosas irregularidades que presentaban.

Asimismo, el nombrado también ***preadjudicó*** a la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI" una licitación dirigida por la Dirección Nacional de Vialidad —expediente DNV n° 9663/04—, a pesar de que existían graves defectos que impedían la selección de dicha empresa.

Finalmente, el nombrado ***omitió deliberadamente*** ejercer su deber de control sobre el proceso constructivo de las obras atribuidas al GRUPO BÁEZ, en tanto ***suscribió*** todos los certificados mensuales de avance de las obras investigadas ***evitando*** adoptar medida alguna tendiente a fiscalizar la correcta ejecución de las obras y ***avalando,*** con su omisión, las graves y numerosas irregularidades detectadas en la *ejecución* de las obras por parte del GRUPO BÁEZ; procurándole así a las empresas del nombrado un beneficio económico indebido en perjuicio del Estado Nacional que debió desembolsar sumas dinerarias por encima de los montos contratados para hacer frente a sus incumplimientos.

Así entonces, la acusación de este Ministerio Público Fiscal sostiene que Sandro FÉRGOLA, como Gerente de Obras y Servicios Viales, intervino en el *direccionamiento* de las licitaciones, avaló el esquema de beneficios exclusivos en la *ejecución* de las obras y *omitió* llevar adelante los controles que le correspondían por su competencia funcional, permitiendo así la generación de un perjuicio millonario a las arcas públicas y que la defraudación al Estado se desarrollara y perpetuara en el tiempo.

IV.b.4. <u>Fernando Norberto ABRATE</u>

Se imputa a Fernando ABRATE haber perjudicado los intereses que le fueron confiados en su carácter de Gerente de Planeamiento, Investigación y Control de la Dirección Nacional de Vialidad mediante el incumplimiento de los

deberes que le competían en función de su cargo, durante el periodo comprendido entre el 8 de octubre de 2008 y el 9 de diciembre de 2015.

En su carácter de responsable del planeamiento de las obras que la repartición consideraba necesarias y a través de su intervención en el presupuesto del organismo, ABRATE ***encauzó*** los fondos públicos de la Dirección Nacional de Vialidad hacia la provincia de Santa Cruz, para que desde allí fuesen direccionados hacia el GRUPO BÁEZ; y ***convalidó*** los procesos irregulares llevados adelante en la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, a través de su opinión favorable a la *homologación* de dichas licitaciones —al menos en los expedientes 18.295/08, 10.271/05, 10.477/07, 7772/10, 13.029/10, 13.030/10, 10.562/11, 10.563/11, 16.751/11, 18.561/11, 18.573/11, 20.178/11 y 20.179/11—, pese a las graves y numerosas irregularidades que presentaban.

Asimismo, el nombrado también ***preadjudicó*** a las empresas del GRUPO BÁEZ las licitaciones dirigidas por la Dirección Nacional de Vialidad —expedientes DNV n° 3866/09, 1775/13 y 10.633/14—, a pesar de que existían graves defectos que impedían la selección de la empresa de Lázaro BÁEZ.

Finalmente, el nombrado ***omitió deliberadamente*** ejercer su deber de control sobre la eficacia de la gestión vial, que le correspondía por su competencia funcional, principalmente, a través de la Subgerencia de Control de Gestión que funcionaba bajo su órbita, en tanto ***evitó realizar*** el seguimiento del resultado de los convenios firmados con la AGVP de Santa Cruz al que estaba obligado normativamente y para el cual contaba con la División Convenios con Provincias y la Sección Seguimiento de Convenios, procurándole así a las empresas del nombrado un beneficio económico indebido en perjuicio del Estado Nacional que debió desembolsar sumas dinerarias por encima de los montos contratados para hacer frente a sus incumplimientos.

Así entonces, la acusación de este Ministerio Público Fiscal sostiene que Fernando ABRATE, como Gerente de Planeamiento, Investigación y Control, intervino en el *direccionamiento* de los fondos públicos y de las licitaciones y omitió llevar adelante los controles que le correspondían por su competencia funcional, permitiendo así la generación de un perjuicio millonario a las arcas públicas y que la defraudación al Estado se desarrollara y perpetuara en el tiempo.

IV.b.5. <u>Carlos Joaquín ALONSO</u>

Se imputa a Carlos Joaquín ALONSO haber perjudicado los intereses que le fueron confiados en su carácter de Subadministrador General de la Dirección Nacional de Vialidad, mediante el incumplimiento de los deberes que le competían en función de su cargo durante el periodo comprendido entre el 10 de marzo de 2011 y el 9 de diciembre de 2015.

Desde su posición, el nombrado ***encauzó*** los fondos públicos de la Dirección Nacional de Vialidad hacia la provincia de Santa Cruz, para que desde allí fuesen direccionados hacia el GRUPO BÁEZ; en tanto ***celebró*** convenios de financiación de obras en Santa Cruz —por lo menos en los expedientes 10.562/11 y 10.563/11— e ***intervino sin objeciones*** en el plan de inversiones de mediano y largo plazo que estipuló el direccionamiento de los fondos a dichas obras.

Asimismo, ALONSO ***omitió sistemática*** **y** ***deliberadamente*** ejercer el control y supervisión de las gerencias y del Distrito n° 23 “Santa Cruz”, a pesar de que dichas tareas eran inherentes a su función —por imperio de la ley 17.072 y la normativa interna de la DNV— y que en el seno de las tres gerencias y del distrito se produjeron graves y numerosas irregularidades.

Además, ***suscribió*** órdenes de pago en ausencia del Administrador General, dirigidas a empresas del GRUPO BÁEZ —como es el caso del certificado

86 vinculado al expediente 16.957/08—, ***evitando*** adoptar medida alguna tendiente a controlar el correcto avance de las obras, a pesar de los graves y numerosos incumplimientos por parte del GRUPO BÁEZ; procurándole así a las empresas del nombrado un beneficio económico indebido en perjuicio del Estado Nacional que debió desembolsar sumas dinerarias por encima de los montos contratados para hacer frente a sus incumplimientos.

Finalmente, ***firmó*** una nota el 2 de diciembre de 2015, dirigida a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., por medio de la cual hizo saber que los certificados "pendientes de pago" no serían abonados por no haber fondos disponibles, a pesar de que para esa fecha no existía ningún certificado pendiente de pago de dicha empresa e, inclusive, se habían abonado por adelantado otros; destacándose que esa nota permitió a la empresa justificar el *abandono* de tareas en que incurrió cuando concluyó el mandato presidencial de Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER.

Así entonces, la acusación de este Ministerio Público Fiscal sostiene que Carlos Joaquín ALONSO, como Subadministrador General, intervino en el *direccionamiento* de los fondos públicos y omitió llevar adelante los controles que le correspondían por su competencia funcional, favoreciendo a las empresas del GRUPO BÁEZ y permitiendo así la generación de un perjuicio millonario a las arcas públicas y que la defraudación al Estado se desarrollara y perpetuara en el tiempo.

IV.b.6. <u>Jorge Eduardo GREGORUTTI</u>

Se imputa a Jorge GREGORUTTI haber perjudicado los intereses que le fueron confiados en su carácter de Gerente de Obras y Servicios Viales de la Dirección Nacional de Vialidad mediante el incumplimiento de los deberes que

le competían en función de su cargo, durante el periodo comprendido entre el 21 de enero de 2008 y el 9 de diciembre de 2015.

Desde su posición, el nombrado ***convalidó*** los procesos irregulares llevados adelante en la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, a través de su opinión favorable a la *homologación* de dichas licitaciones —al menos en los expedientes 1832/06, 4596/06, 18295/08, 10.562/11, 10563/11, 13154/07, 12993/07, 16751/11, 13.029/10, 13.030/10, 4195/08, 10477/07, 10271/05, 7078/07, 8604/07, 8605/07, 9067/07, 10474/07, 10476/07, 11379/07, 12310/07, 1613/08, 1614/08, 1615/08, 1616/08, 16957/08, 7772/10, 18.573/11, 18561/11, 20178/11 y 20179/11—, pese a las graves y numerosas irregularidades que presentaban.

Asimismo, el nombrado también ***preadjudicó*** a las empresas del GRUPO BÁEZ las licitaciones dirigidas por la Dirección Nacional de Vialidad —expedientes DNV n° 3866/09 y 1775/13—, a pesar de que existían graves defectos que impedían la selección de la empresa de Lázaro BÁEZ.

Finalmente, el nombrado ***omitió deliberadamente*** ejercer su deber de control sobre el proceso constructivo de las obras atribuidas al GRUPO BÁEZ, en tanto ***suscribió*** todos los certificados mensuales de avance de las obras investigadas ***evitando*** adoptar medida alguna tendiente a fiscalizar la correcta ejecución de las obras y ***avalando,*** con su omisión, las graves y numerosas irregularidades detectadas en la *ejecución* de las obras por parte del GRUPO BÁEZ; procurándole así a las empresas del nombrado un beneficio económico indebido en perjuicio del Estado Nacional que debió desembolsar sumas dinerarias por encima de los montos contratados para hacer frente a sus incumplimientos.

Así entonces, la acusación de este Ministerio Público Fiscal sostiene que Jorge GREGORUTTI, como Gerente de Obras y Servicios Viales,

intervino en el *direccionamiento* de las licitaciones, avaló el esquema de beneficios exclusivos en la *ejecución* de las obras y *omitió* llevar adelante los controles que le correspondían por su competencia funcional, permitiendo así la generación de un perjuicio millonario a las arcas públicas y que la defraudación al Estado se desarrollara y perpetuara en el tiempo.

IV.b.7. <u>Julio Enrique MENDOZA</u>

Se imputa a Julio Enrique MENDOZA que, entre el 28 de agosto de 2004 y el 9 de diciembre de 2015, intervino en la *ejecución* y *subsistencia* de la *matriz de corrupción*, posibilitando desde su rol de Presidente de AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA que se sustrajeran en forma *periódica* y *constante* fondos públicos mediante la maniobra de defraudación al Estado Nacional a través de la obra pública vial.

Para ello, en uso de sus facultades como Presidente del Directorio de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, el nombrado ***decidió ofertar*** en las licitaciones investigadas, a pesar de estar expresamente prohibida la *concurrencia múltiple* de empresas del mismo conglomerado, ***contribuyó*** a la estrategia desplegada por el GRUPO BÁEZ para aumentar el costo de las licitaciones, ***suscribió*** los contratos de obra pública a sabiendas de que incumplía con la normativa vigente y los pliegos aplicables —al menos en los expedientes 16751/11, 13154/07 y 11707/06—, ***utilizó*** certificados de capacidad agotados para absorber obras viales que la empresa no podía realizar y ***se asoció en*** UTES con otras firmas del conglomerado, para acaparar más obra pública, pese a que tampoco contaba con medios para efectuarlas.

A su vez, en inobservancia de la normativa, la empresa presidida por MENDOZA ***incumplió*** sistemática y reiteradamente los plazos de contratación y entrega, ***designó*** a un mismo representante técnico en múltiples obras, ***presentó***

repetidamente las mismas planillas de equipos en reiteradas obras viales e ***introdujo*** y ***obtuvo*** sucesivas modificaciones de obra respecto del plazo y monto.

Así también, la empresa que presidía ***resultó beneficiaria*** de un canal exclusivo de pago anticipado, ***cobró más rápido*** los certificados de pago extendidos por el Estado, ***solicitó*** y ***obtuvo*** anticipos financieros sin cumplir los requisitos legales exigidos y ***recibió*** certificados por obra no realizada o que no se adecuaba al plan de trabajos; todo lo cual permitió que AUSTRAL CONSTRUCCIONES, junto a las restantes empresas del GRUPO BÁEZ, fuesen las únicas contratistas de obra pública en el país a las que no se le adeudaba un solo centavo al finalizar el mandato de Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER.

Así entonces, la acusación de este Ministerio Público Fiscal sostiene que Julio MENDOZA contribuyó desde su posición como Presidente de AUSTRAL CONSTRUCCIONES en la ejecución y extensión en el tiempo de las graves irregularidades en la *adjudicación, ejecución* y *pago* de las obras viales asignadas a dicha firma, permitiendo así la generación de un perjuicio millonario a las arcas públicas y que la defraudación al Estado se desarrollara y perpetuara en el tiempo.

IV.b.8. <u>Martín Antonio BÁEZ</u>

Se imputa a Martín Antonio BÁEZ que en el marco de la asociación ilícita que funcionó cuanto menos entre el 8 de mayo de 2003 y el 14 de diciembre de 2016 y de la que formó parte en calidad de miembro, intervino en la *ejecución* y *subsistencia* de la *matriz de corrupción* entre el 26 de octubre de 2007 y el 9 de diciembre de 2015, posibilitando desde sus distintos roles en las empresas KANK Y COSTILLA SA, LOSCALZO Y DEL CURTO SRL y AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA que se sustrajeran en forma *periódica* y

constante **fondos públicos mediante la maniobra de defraudación al Estado Nacional a través de la obra pública vial.**

Para ello, en uso de sus facultades como accionista y apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA, socio gerente de LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES SRL y apoderado, vicepresidente y presidente de KANK Y COSTILLA SA, el nombrado ***decidió ofertar*** en las licitaciones investigadas, a pesar de estar expresamente prohibida la *concurrencia múltiple* de empresas del mismo conglomerado, ***contribuyó*** a la estrategia desplegada por el GRUPO BÁEZ para aumentar el costo de las licitaciones y ***suscribió*** los contratos de obra pública a sabiendas de que incumplía con la normativa vigente y los pliegos aplicables —al menos en los expedientes 10271/05, 7772/10, 13029/10, 10563/11, 1775/13, 10633/14, 20178/11, 20179/11 y 18561/11—.

A su vez, en inobservancia de la normativa, las empresas KANK Y COSTILLA y LOSCALZO Y DE CURTO CONSTRUCCIONES —en las que Martín BÁEZ tuvo roles *esenciales*—, ***incumplieron*** sistemática y reiteradamente los plazos de contratación y entrega e ***introdujeron*** y ***obtuvieron*** sucesivas modificaciones de obra respecto del plazo y monto.

Así también, dichas empresas ***resultaron beneficiarias*** de un canal exclusivo de pago anticipado, ***cobraron más rápido*** los certificados de pago extendidos por el Estado y ***solicitaron*** y ***obtuvieron*** anticipos financieros sin cumplir los requisitos legales exigidos; todo lo cual permitió que, junto a las restantes empresas del GRUPO BÁEZ, fuesen las únicas contratistas de obra pública en el país a las que no se le adeudaba un solo centavo al finalizar el mandato de Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER.

Así entonces, la acusación de este Ministerio Público Fiscal sostiene que Martín BÁEZ contribuyó desde sus diversas posiciones en las empresas

KANK Y COSTILLA, AUSTRAL CONSTRUCCIONES y LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES en la ejecución y extensión en el tiempo de las graves irregularidades en la *adjudicación, ejecución* y *pago* de las obras viales asignadas a dichas firmas, permitiendo así la generación de un perjuicio millonario a las arcas públicas y que la defraudación al Estado se desarrollara y perpetuara en el tiempo.

En definitiva, se atribuye en este legajo la intervención de Martín BÁEZ en la maniobra defraudatoria descripta, y en ese contexto, es útil tener presente que una porción de los fondos públicos sustraídos de este modo *retornaron* hacia los ex presidentes Néstor y Cristina KIRCHNER a través de mecanismos de reciclaje basados en la *actividad hotelera* y el *alquiler de propiedades;* objeto procesal de las causas conexas CFP 11352/2014 "Hotesur" y 3732/2016 "Los Sauces" respectivamente, en cuyo marco el propio Martín BÁEZ fue procesado por contribuir a dicho proceso de lavado de activos y por integrar la asociación ilícita que ideó todos los proyectos delictivos señalados.

IV.b.9. <u>Fernando Javier BUTTI</u>

Se imputa a Fernando BUTTI que, entre el 8 de mayo de 2003 y el 27 de agosto de 2008, intervino en la *ejecución* y *subsistencia* de la *matriz de corrupción*, posibilitando desde sus distintos roles en las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA, LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES y KANK Y COSTILLA que se sustrajeran en forma *periódica* y *constante* fondos públicos mediante la maniobra de defraudación al Estado Nacional a través de la obra pública vial.

Para ello, en uso de sus facultades como accionista y apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA, apoderado de LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES SRL y representante de Lázaro BÁEZ en KANK Y

COSTILLA SA, el nombrado ***suscribió*** los contratos de obra pública a sabiendas de que incumplía con la normativa vigente y los pliegos aplicables —al menos en los expedientes 9067/07, 1616/08, 8604/07, 6746/07, 11707/06, 7078/07, 13191/06, 8605/07, 10476/07, 1615/08, 8460/06, 12310/07, 5164/07, 13154/07, 12993/07, 12328/07, 7078/07, 16751/11, 1614/08, 6748/07, 11379/07, 1832/06, 9663/04, 4596/06, 16957/08, 3160/06 y 3163/06—.

Así entonces, la acusación de este Ministerio Público Fiscal sostiene que Fernando BUTTI contribuyó desde sus diversas posiciones en las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES y KANK Y COSTILLA en la ejecución y extensión en el tiempo de las graves irregularidades en la *adjudicación* de las obras viales asignadas a dichas firmas, permitiendo así la generación de un perjuicio millonario a las arcas públicas y que la defraudación al Estado se desarrollara y perpetuara en el tiempo.

IV.b.10. <u>Myriam Elizabeth COSTILLA</u>

Se imputa a Myriam COSTILLA que, entre enero de 2007 y agosto de 2013, intervino en la *ejecución* y *subsistencia* de la *matriz de corrupción*, posibilitando desde su rol de Presidente de KANK Y COSTILLA SA que se sustrajeran en forma *periódica* y *constante* fondos públicos mediante la maniobra de defraudación al Estado Nacional a través de la obra pública vial.

Para ello, en uso de sus facultades como Presidente del Directorio de KANK Y COSTILLA, la nombrada ***decidió ofertar*** en las licitaciones investigadas, a pesar de estar expresamente prohibida la *concurrencia múltiple* de empresas del mismo conglomerado, ***contribuyó*** a la estrategia desplegada por el GRUPO BÁEZ para aumentar el costo de las licitaciones y ***suscribió*** los contratos de obra pública a

sabiendas de que incumplía con la normativa vigente y los pliegos aplicables —al menos en los expedientes 1613/08, 18295/08, 13030/10, 10562/11 y 1775/13—.

A su vez, en inobservancia de la normativa, la empresa presidida por COSTILLA ***incumplió*** sistemática y reiteradamente los plazos de contratación y entrega e ***introdujo*** y ***obtuvo*** sucesivas modificaciones de obra respecto del plazo y monto.

Así también, la empresa que presidía ***resultó beneficiaria*** de un canal exclusivo de pago anticipado, ***cobró más rápido*** los certificados de pago extendidos por el Estado, ***solicitó*** y ***obtuvo*** anticipos financieros sin cumplir los requisitos legales exigidos y ***recibió*** certificados por obra no realizada o que no se adecuaba al plan de trabajos; todo lo cual permitió que KANK Y COSTILLA, junto a las restantes empresas del GRUPO BÁEZ, fuesen las únicas contratistas de obra pública en el país a las que no se le adeudaba un solo centavo al finalizar el mandato de Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER.

Así entonces, la acusación de este Ministerio Público Fiscal sostiene que Myriam COSTILLA contribuyó desde su posición como Presidente de KANK Y COSTILLA en la ejecución y extensión en el tiempo de las graves irregularidades en la *adjudicación, ejecución* y *pago* de las obras viales asignadas a dicha firma, permitiendo así la generación de un perjuicio millonario a las arcas públicas y que la defraudación al Estado se desarrollara y perpetuara en el tiempo.

V.- CALIFICACIÓN LEGAL

El hecho por el cual se formula el presente requerimiento de elevación a juicio constituye el delito de ***defraudación por administración fraudulenta***, agravada por haber sido cometida en perjuicio de la administración pública (art. 174 inciso 5 en función del art. 173 inciso 7 del C.P.), por el cual Sergio Hernán

PASSACANTANDO, Sandro FÉRGOLA, Jorge Eduardo GREGORUTTI, Gustavo Marcelo GENTILI, Fernando ABRATE y Carlos Joaquín ALONSO deberán responder como coautores, mientras que Fernando Javier BUTTI, Martín BAEZ, Julio Enrique MENDOZA y Myriam COSTILLA, lo harán en calidad de partícipes necesarios del delito (art. 45 y concordantes del CP).

En este punto, y respecto del acusado Martín BÁEZ, corresponde recordar que éste se encuentra elevado a juicio oral en el marco de las causas "Los Sauces" (nº **3732/16**) y "Hotesur" (nº **11.352/14**), en calidad de miembro de la asociación ilícita que condujo la realización de esta maniobra —junto a otras personas no abarcadas por este sumario— y que los objetos de dichas investigaciones versan sobre los procesos de reciclaje de activos desplegado por los ex presidentes con el dinero ilícito proveniente de la defraudación al Estado.

En tal sentido, cabe aclarar que los distintos alcances de las imputaciones formuladas a Martín BÁEZ en esta causa y en aquellas otras conexas, obedecen básicamente al cuadro probatorio reunido en el curso de las investigaciones respecto de cada etapa de la maniobra integral de corrupción que nos ocupa, que colocan a aquél en un papel determinante dentro de la organización ilícita y durante el transcurso de las etapas subsiguientes a la defraudación pergeñada, sin que ello mengüe su participación en los hechos por los cuales aquí se solicita su elevación a juicio.

VI.- MOTIVACIÓN DEL REQUERIMIENTO

VI.a. Enumeración de la prueba

A fin de facilitar la lectura del presente requerimiento, dada la cantidad y complejidad del material reunido, como también de la maniobra bajo análisis, en este apartado sólo se enunciará la prueba recolectada, dejando su valoración para el acápite siguiente:

1. Denuncia del Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad, Javier Alfredo Iguacel, junto con impresión del Decreto PEN n° 133/2016 (fs. 1/9);

2. Declaración testimonial de Javier Alfredo Iguacel (fs. 123/133) junto con documentación acompañada que compone un total de nueve anexos identificados de la siguiente forma: Anexo I, (fs. 11/27), Anexo II (fs. 28/37), Anexo III (fs. 38/40), Anexo IV (fs. 41/42), Anexo VI (fs. 43/46), Anexo VII (fs. 47/70), Anexo VIII (fs. 71/84), Anexo IX (fs. 85/118) y Anexo X (fs. 118/122);

3. Copia del expediente IGJ n° 1721325, correspondiente a "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A." (fs. 166/201);

4. Nota de la Dirección Nacional de Vialidad suscripta por el Dr. Leandro H. Fernández, del Servicio de Asuntos Jurídicos; fotocopia del Informe Definitivo n° 57/2013 de la Unidad de Auditoria Interna de Vialidad Nacional "Plan Anual 2013. Proyecto P.O.5. Convenios con provincias. Informe Definitivo. Área Operativa", nota UAI n° 302/16 firmada por Marcelo Guillermo Bianchi e impresión certificada del mail remitido por la División Estadísticas y Sistematización RRHH a Ricardo Stoddart (fs. 203/222);

5. Presentación de Javier A. Iguacel de fecha 10 de junio de 2016 (fs. 230);

6. Declaración testimonial de Martín Alejandro González Oría, de fecha 4 de mayo de 2016 (fs. 232/240);

7. Nota SAJ n° 2900 firmada por Leandro H. Fernández a la que se adjuntó copia del mail enviado por la División Estadísticas y Sistematización de la Gerencia de Recursos Humanos y copias los Decretos PEN n° 966/2003, 73/2003, 418/2003, 371/2004, 838/2005, 1301/2007, 127/2008 y 299/2011 y resolución n° 73/2008 de fecha 22/01/2008 (fs. 242/256);

8. Declaración testimonial de Marcelo Guillermo Bianchi, de fecha 22 de junio de 2016 (fs. 257/271), declaración testimonial de Héctor Francisco López, de fecha 28 de junio de 2016 y documentación aportada en el marco de la misma (fs. 274/287);

9. Presentación de la DNV -nota SAJ n° 2983- de fecha 29 de junio de 2016 y documentación acompañada (fs. 290/310);

10. Declaración testimonial de Silvana Paula Maiorana, de fecha 30 de junio de 2016 (fs. 312/321);

11. Oficio remitido por el Juzgado Provincial de Primera Instancia n° 1 en lo Civil, Comercial, Laboral y de Minería, Secretaría Registro Público de Comercio, Concursos y Quiebras de Río Gallegos (fs. 322);

12. Declaración testimonial de Justo Pastor Romero, de fecha 5 de julio de 2016 (fs. 323/340);

13. Ampliación de denuncia de Javier A. Iguacel, de fecha 6 de julio de 2016 (fs. 342/349);

14. Declaración testimonial de Claudia Bellofatto, de fecha 7 de julio de 2016 (fs. 352/371);

15. Presentación de Claudia Bellofatto (fs. 373);

16. Oficio del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 7, Secretaría n° 13, con copias de la causa n° 3017/2013 (fs. 381/396);

17. Nota n° 1411 del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda, firmada por Karin Elizabeth Göbel junto con documentación sobre funcionamiento de la Secretaría de Obras Públicas y designaciones en esa cartera (fs. 422/450);

18. Nota de la Dirección Nacional de Vialidad con copia del Informe Preliminar n° 2/2016, del Informe Definitivo n° 2/2016 (fs. 456/513);

19. Presentación de la Cámara Argentina de la Construcción n° 300/16, junto con Anexo (fs. 519/520);

20. Presentación de Fernando Díaz Cantón, junto con copia de la resolución n° 982/03 de la Dirección Nacional de Vialidad (fs. 522/528);

21. Presentación de la Inspección General de Justicia, con legajo de la firma "Consulbaires" (fs. 534/543);

22. Presentación de Ricardo José Stoddart, junto con copia de las resoluciones DNV n° 0001/01 y 1867/04 (fs. 654/658);

23. Testimonios de la denuncia formulada por Elisa María Avelina Carrió (y otros) y de sus ampliaciones (fs. 659/720 y 1159/1220);

24. Copia de presentación efectuada por Javier A. Iguacel en la causa n° 15.734/08 (fs. 736/738 y 1236/1238);

25. Presentación efectuada por Ricardo Stoddart, en la que acompaña ampliación de denuncia presentada por Javier A. Iguacel (fs. 751/758 y 1251/1258);

26. Declaración testimonial de Alejandro Javier Mon, de fecha 6 de julio de 2016 junto con la documentación y copias certificadas aportadas (fs. 760/835 y 1259/1286);

27. Copia de ampliación de denuncia presentada por Javier A. Iguacel (fs. 841/848 y 1292/1299);

28. Presentación de la Dirección Nacional de Vialidad SAJ n° 3158 con nota n° 037 (fs. 860/862);

29. Presentación de la Dirección Nacional de Vialidad SAJ n° 3203 (fs. 872/873);

30. Copia de los expedientes de DNV n° 13.191/2006, 16957/08, 18295/08 (fs. 876/1079);

31. Presentación de la Dirección Nacional de Vialidad SAJ n° 3248 con tres planillas de ranking de pagos y de deudas vencidas e informe definitivo n° 3/2016 de la Unidad de Auditoria Interna (fs. 1081/1124);

32. Presentación de la AFIP mediante la cual se acompañaron actuaciones n° 10023-6818-2016 y documentación -tres cajas y dos CD- (fs. 1127/1135);

33. Declaración testimonial de Alejandro Mario Nieva, de fecha 9 de agosto de 2016 (fs. 1143/1144);

34. Presentación de la AFIP mediante la cual se acompañó la actuación n° 10023-7291-2016 y un soporte digital (fs. 1148/1157);

35. Certificación actuarial de la impresión del informe de AGN "Una Década al cuidado de los fondos públicos – Informe Sectorial del Presidente de la Auditoria General de la Nación – Dr. Leandro Despouy-La Rendición de Cuentas del Estado" (fs. 1158);

36. Presentación efectuada por la Dirección Nacional de Vialidad SAJ n° 3157 junto con documentación (fs.1309/1317);

37. Presentación efectuada por la DNV SAJ n° 3202 (fs. 1319/1320);

38. Presentación efectuada por la Dirección Nacional de Vialidad SAJ n° 3247 con tres planillas de Ranking de pago y de Ranking de deuda vencida e Informe Definitivo n° 3/2016 (fs. 1322/1365);

39. Declaración testimonial de Martín Leonardo Cergneux, de fecha 28 de julio de 2016 (fs. 1367/1376);

40. Presentación de Ricardo José Stoddart, con informes y documentación (fs. 1384/1386);

41. Presentación de la AFIP junto con reflejos de pantalla de aportes y contribuciones previsionales de Sergio Hernán Passacantando (fs. 1393/1423);

42. Presentación efectuada por Ricardo José Stoddart de fecha 30 de agosto de 2016, con documentación (fs. 1489/1708);

43. Presentación de la Dirección Nacional de Vialidad SAJ n° 3792 con nota GOSV n° 5566 y planillas en 171 fojas, y copias del expediente DNV n° 6807/2010 (fs. 1712/1899);

44. Certificación actuarial de las causas n° 5890/16 del registro del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 1, Secretaría n° 1 y n° 6249/2010 del registro del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 3, Secretaría n° 6 (fs. 1901);

45. Planilla de obra que tramitó bajo el expediente n° 463075/06 remitida por correo electrónico por Marcelo Bianchi (fs. 1902/1903);

46. Fotocopias de decreto de fecha 24 de junio de 2016 y de resolución de fecha 6 de julio de 2016 de la causa n° 3017/13, del registro del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 7 (fs. 1951/1969);

47. Oficio de la Fiscalía Federal n° 4 con fotocopias de partes del informe “El estado del Estado” (fs. 1994/2000);

48. Presentación de la Dirección Nacional de Vialidad SAJ n° 4056 (fs. 2090/2091);

49. Oficio del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 3, Secretaría n° 5, librado en la causa n° 6429/2010 (fs. 2097);

50. Presentación de la Dirección Nacional de Vialidad n° 4176 junto con documentación en fotocopia certificada (fs. 2108/2237);

51. Presentaciones de la IGJ respecto de “AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.”, y copias de actuaciones del expediente n° 14955/2016 del Juzgado Comercial nro.1, Secretaría n° 1 (fs. 2239/2240, 2354/2367);

52. Declaración testimonial de Roger Emmanuel Florencio Botto, de fecha 20 de septiembre de 2016, y documentación aportada en fotocopia (fs. 2244/2258);

53. Presentación de la DNV nota UAI n° 533/16 (fs. 2263/2264);

54. Declaración testimonial de Laura Elisa Hindie (fs. 2281/2285);

55. Copias de escrito presentado por Jorge Leonardo Fariña en la causa n° 3017/13 del registro del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 7 mediante el cual amplió su declaración indagatoria (fs. 2286/2304);

56. Antecedentes laborales de Carlos Santiago Kirchner, Abel Claudio Fatala, Graciela Elena Oporto (fs. 2370/2372);

57. Ley 26.194 (fs. 2373);

58. Decreto 2053/2010 (2374);

59. Decisiones administrativas n° 19/2011, 150/2013, 168/2009, 202/2007, 262/2007, 285/2010, 410/2009, 482/2005, 495/2006, 598/2008, 721/2006, 730/2010, 765/2010, 788/2006, 837/2014, 878/2006, 940/2015, 1003/2010, 1107/2014, 1200/2012, 1205/2014 y 1330/2011 suscriptas por los jefes de gabinete de ministros (fs. 2375/2409) e impresión de la declaración indagatoria de José Francisco López prestada en la causa n° 12441/08 del registro del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 3 (fs. 2410/2436);

60. Actuaciones remitidas por el Juzgado Civil y Comercial n° 23 de Resistencia, provincia de Chaco (fs. 2509/2511);

61. Presentación de la Inspección General de Justicia de fecha 12/10/16 mediante la cual acompañó copias certificadas de las actuaciones administrativas formadas en virtud de la intervención de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. (fs. 2512);

62. Oficio del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 7, secretaría n° 13, mediante el cual remitió copias de fs. 210/3, 875, 1057/68, 5295/345, 13375, 21178/81, 21687, 21939/40 y 4601/22 de la causa 3017/13 y del informe de Vialidad Nacional obrante en la causa n° 3215/15 (fs. 2513);

63. Informe n° 688 de la Inspección General de Personas Jurídicas y Registro Público de Comercio de Chaco (fs. 2537);

64. Presentación de la Inspección General de Justicia (fs. 2572/3);

65. Presentación efectuada por el apoderado de la ANSES, mediante la cual acompañó resúmenes de las historias laborales de Rodríguez Raúl Víctor, Rodríguez Hugo Manuel, Periotti Nelson, Ortiz Andino Julio, Férgola Sandro, Alonso Carlos Joaquín, León Francisco, Villarreal Norma, Passacantando Sergio, Farré Víctor, Gregorutti Jorge Eduardo, Lence Eduardo, Gentili Gustavo, Abrate Fernando, Morilla Ernesto, Villafañe Juan Carlos, Daruich Raúl Osvaldo, Collareda Mauricio, Garro Héctor René, Pavesi Raúl, Santibáñez José Raúl y Berraondo Juan José (fs. 2576/2606);

66. Actuaciones remitidas por el Juzgado Civil y Comercial n° 23 de Resistencia, provincia de Chaco en el marco de las cuales se acompañaron fotocopias de actuaciones notariales n° 00365814, 00141494, 00365815, 00141495, 00365816, 00141496 y de escritura n° 34 (fs. 2607/2625);

67. Presentación de la Sección Asuntos Penales de la Dirección Nacional de Vialidad mediante la cual se acompañó la nota n° 006773 (fs. 2627);

68. Actuaciones remitidas por la Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas (fs. 2636/2642);

69. Presentación de Vialidad Nacional n° 5712, a través de la cual se acompañó la nota UAI n° 575/16 en 8 fs., con los gráficos n° 1 a 6 actualizados de todas las obras (fs. 2658/2666);

70. Presentación de la Dirección Nacional de Vialidad nota SAJ 5425 (fs. 2772/2853);

71. Oficio de la Procuraduría de Investigaciones Administrativas mediante el cual se acompañaron copias certificadas de las piezas pertinentes del expediente n° 1035/2016 de la Dirección Nacional de Vialidad (fs. 2854/2901);

72. Presentación de la Dirección Nacional de Vialidad mediante la cual analiza la celeridad de las adjudicaciones, la designación de un mismo representante técnico y la presentación de las mismas planillas de maquinaria (fs. 2905/2910);

73. Impresión del sitio web www.ucofin.gov.ar (fs. 2912);

74. Actuaciones remitidas por el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda en las cuales se acompañaron fotocopias del expediente S01:0007592/2009 (fs. 2916/2992);

75. Actuaciones remitidas por la Dirección Nacional de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas (fs. 2996/3009);

76. Actuaciones remitidas por la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (fs. 3013/3015);

77. Impresiones del Boletín Oficial del gobierno de la provincia de Santa Cruz de fechas 2/01/03, 19/03/03, 13/06/02, 27/03/14, 7/09/12, 5/04/11 y 26/02/04 (fs. 3023/3053), impresiones de Nosis respecto de Báez Lázaro Antonio, Collareda Mauricio, “GOTTI S.A.” y “AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.” (fs. 3054/3066);

78. Fotocopias de documentación de AFIP vinculada a Lázaro Antonio Báez y de actuaciones notariales relacionadas a la firma GOTTI S.A. (fs. 3067/3153);

79. Notas SAJ n° 5782 y 5918, ambas de Vialidad Nacional mediante las cuales se acompañaron expedientes administrativos (fs. 3182/3185);

80. Presentación efectuada por Ricardo José Stoddart mediante la cual acompañó documental relacionada a los pagos efectuados por la Dirección Nacional de Vialidad a la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES (fs. 3188);

81. Nota n° 5909 de la DNV mediante la cual acompañó la nota UAI n° 585/16 (fs. 3355/3357), nota SAJ 6110 de DNV (fs. 3578/3579) mediante la cual se acompañaron los expedientes administrativos;

82. Informe actuarial obrante a fs. 3727, sobre comunicación de la DNV en relación a designación de Ernesto Morilla en el Distrito n° 23;

83. Nota SAJ 6229 de Vialidad Nacional obrante a fs. 3769 mediante la que se acompañó el expediente 009663/04;

84. Impresiones en 21 fojas de las que se delimitan los cargos y funciones correspondientes al Distrito 23° -Santa Cruz- (fs. 3770/3790);

85. Nota SAJ 6245 de Vialidad Nacional mediante la cual se acompañaron fotocopias certificadas de las resoluciones administrativas nros. 0026/02, 934/03, 1931/2011 y 1928/16 (fs. 3794/3803);

86. Fotocopias certificadas de las resoluciones de la DNV nros. 798/06, 99/08, 100/08 y 0001/16 acompañadas por el Dr. Santiago Musto (fs. 3804/3813);

87. Fotocopias certificadas del expediente CUDAP:EXP-S01:0087656/2005 del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (fs. 4067/4091);

88. Nota SAJ 0553 de Vialidad Nacional obrante a fs. 4154/4155 mediante la que se acompañaron los expedientes nros. 13307/2007 en 291 fs., 3866/2009 en catorce cuerpos en 2896 fs., 10563/2011 en tres cuerpos en 489 fs., 7772/2010 en 39 fs. y 8404/2010 en 47 fs;

89. Nota SAJ 6633 de Vialidad Nacional (fs. 4169/4173) en la que se adjuntó una planilla con la actualización al mes de agosto de 2016 de los montos

contratados de las 52 obras del gráfico 6 del Informe de la Unidad de Auditoría Interna;

90. Presentación efectuada por el Presidente de la Unidad de Información Financiera Mariano Federici obrante a fs. 4175/4178;

91. Certificación actuarial de las causas nros. 3017/13 del registro del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 7, Secretaría n° 13, 12441/08 del registro del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 3 Secretaría n° 6 y 3732/16 del registro del Juzgado Federal n° 11, Secretaría n° 21 (fs. 4196/4204);

92. Listado de bienes muebles e inmuebles que fueron tasados por el Tribunal de Tasaciones de la Nación en el marco de la causa n° 3017/13 del registro del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 7, Secretaría n° 13 (fs. 4637/4644 y 4747/4755);

93. Constancias remitidas por el Registro de la Propiedad Inmueble de la Capital Federal (fs. 4667/4675);

94. Nota suscripta por el jefe del Servicio de Asuntos Jurídicos de la Dirección Nacional de Vialidad, Dr. Ricardo Stoddart, mediante la cual acompañó fotocopias certificadas del expediente CUDAP: NOTA-S01:0062632/2014 del Ministerio de Planificación Federal, Ingresos Públicos y Servicios en 7 fs. y del expediente CUDAP: NOTA-01:0071601/2014 en 1 fs. (fs. 4688/4698);

95. Oficio ley 22.122 n° 161/17 librado por el juez subrogante del Juzgado Provincial de Primera Instancia n° 1 de Río Gallegos en lo Civil, Comercial, Laboral y de Minería, Secretaría Registro Público de Comercio, Concursos y Quiebras, obrante a fs. 5093, mediante el cual se remitieron fotocopias certificadas de expedientes;

96. Oficio n° 77/17 librado por el secretario del Juzgado Federal de Primera Instancia de Río Gallegos, Secretaría Penal n° 2, mediante el cual se remitieron fotocopias certificadas de la causa allí en trámite bajo el número FCR 33002610/2013 caratulada "N.N. s/defraudación contra la administración pública" (fs. 5115);

97. Nota SAJ 1079 de Vialidad Nacional mediante la cual se acompañó documentación en fotocopia vinculada a las facultades del Administrador General, a los objetivos de la Dirección Nacional de Vialidad, a la Responsabilidad Primaria y Acciones del subadministrador general, de la gerencia de obras y servicios viales, de la gerencia de administración y de planeamiento, investigación y control, como así también fotocopias certificadas de las resoluciones 73/08 y 66/08 (fs. 5120/5135);

98. Impresión correspondiente al decreto 616/1992 del Poder Ejecutivo Nacional (fs. 5167);

99. Impresiones de los resultados de las consultas efectuadas en la página web de antecedentes crediticios NOSIS respecto de Gentili Gustavo Marcelo, Gregorutti Jorge Eduardo, Passacantando Sergio Hernán, Alonso Carlos Joaquín, Abrate Fernando Norberto, Ortiz Andino Julio Cesar y Férgola Sandro (fs. 5255/5278);

100. Nota SAJ 1422 de Vialidad Nacional obrante a fs. 5305/5315 a la que se adjuntaron fotocopias de las resoluciones nros. 539, 1497-16, 0550-16, 0315-16, impresión de la ley 17072/66, del decreto 616/92, de la decisión administrativa nro.488/96, de las resoluciones AG nros. 2099/96, 2099/07, 2450/14, 2757/15 y fotocopias de la normativa vinculada a cargos de Divisiones y Secciones de la Casa Central de Vialidad Nacional y a cargos de las Regiones y Distritos Jurisdiccionales y de la resolución 1802/05;

101. Nota SAJ 1366 de Vialidad Nacional a la que se adjuntó la nota n° 006972 obrante a fs. 5335/5336;

102. Nota SAJ 1400 de Vialidad Nacional mediante la cual se acompañaron fotocopias de expedientes (fs. 5337);

103. Oficio nro.418/17 librado por la titular del Juzgado de Instrucción en lo Criminal y Correccional n° 3 de Río Gallegos, Secretaría n° 1, obrante a fs. 5500, mediante el cual se remitieron fotocopias certificadas de la causa allí en trámite bajo el número 089/11 caratulada "Morán Juan Carlos y otros s/dcia. asociación ilícita, fraude a la administración pública (ref. expte. n° 1209)";

104. Oficio librado por el titular del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 7, Secretaría n° 13, en el marco de la causa allí en trámite nro.3017/13 junto con fotocopias certificadas de presentación realizada por la diputada nacional Margarita Stolbizer (fs. 5658/5669);

105. Fotocopias del legajo societario de la firma "GOTTI S.A." (fs. 5670/5718);

106. Presentación realizada por la diputada nacional Margarita Stolbizer (fs. 5880/5890);

107. Oficio librado por la Inspección General de Justicia –Delegación Comodoro Rivadavia- mediante el cual se remitieron fotocopias certificadas del legajo societario correspondiente a la firma "KANK Y COSTILLA S.A." (fs. 5901);

108. Nota n° 3393 suscripta por el jefe del Servicio de Asuntos Jurídicos de la Dirección Nacional de Vialidad, mediante la cual acompañó fotocopias certificadas de los legajos personales DNV nros. 45477, 42470, 40074, 47100, 47577 y 35643 (fs. 6087/6088);

109. Nota n° 3447 suscripta por el jefe de Servicio de Asuntos Jurídicos de la DNV mediante la cual remitió fotocopias certificadas de las resoluciones DNV n° 672/98, 847/06, 848/06, 1153/06, 873/08, 1931/11 y 1928/16 (fs. 6185/6200);

110. Nota suscripta por el jefe del Servicio de Asuntos Jurídicos de la DNV mediante la cual remitió copia certificada de los legajos de los agentes Manuel Schweizer, Gustavo César Torres, Mauricio Collareda, Juan José Berraondo y Ernesto Eduardo Morilla (fs. 6270);

111. Copias de legajo societario de la firma LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES S.R.L. (fs. 6282/6312);

112. Nota n° 3715 suscripto por el jefe del Servicio de Asuntos Jurídicos de la DNV en la que se acompañaron fotocopias certificadas de resoluciones DNV n° 77/02, 229/99, 0002/16, 1046/04 y 1472/13 (fs. 6360/6369);

- Bibliorato negro con inscripción "Anexo A", compuesto por las siguientes piezas en fs. 156 **(reservado en caja n° 1)**:

113. Notas periodísticas de los diarios "Página 12", "La Nación" y "Clarín" de fecha 12, 14 y 15 de mayo de 2003 respectivamente (fs. 2/6);

114. Copia de escritura n° 235, folio 750 n°002234185, de la constitución de la sociedad "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.", de fecha 8 de abril de 2003 (fs. 7/11);

115. Copia de escritura n° 272, folio n° 862 n° 002286073, que rectifica la escritura n° 235 –fecha de constitución 8 de mayo de 2003- (fs. 12/17);

116. Decreto PEN n° 1283/03 de fecha 24/5/2003, correspondiente a la unificación de Ministerios de Economía y Producción y la creación del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (fs. 18/23);

117. Decreto PEN n° 6/03, de fecha 25/5/2003, que designó a Julio Miguel De Vido como Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (fs. 24);

118. Curriculum vitae y trayectoria profesional de Julio Miguel De Vido (fs. 25/31);

119. Decreto PEN n° 27/03, de fecha 27/5/2003, en el que se aprobó el organigrama de aplicación de la administración centralizada del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (fs. 32/37);

120. Decreto PEN n° 1142/03, de fecha 26/11/2003, que aprobó la estructura organizativa del primer nivel operativo del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y modifican los objetivos de los niveles políticos del organigrama de aplicación de la administración supervisada (fs. 38/40);

121. Decreto PEN n° 69/03, de fecha 28 de mayo de 2003, que designó a José Francisco López como Subsecretario de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y dispuso que interinamente, ejerciera las funciones del titular de la Secretaría de Obras Públicas del citado ministerio (fs. 41);

122. Decreto PEN n° 955/04, que designó a José Francisco López como Secretario de Obras Públicas de aquel ministerio (fs. 42);

123. Curriculum vitae de José Francisco López (fs. 43),

124. Decreto PEN n° 67/03, de fecha 28/5/2003, que nombró a Graciela Elena Oporto como Subsecretaria de Obras Públicas de la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (fs. 44);

125. Decreto PEN n° 133/05, de fecha 16/2/2005, que designó a Graciela Elena Oporto como Subsecretaria de Planificación Territorial de La Inversión

Pública y a Raúl Víctor Rodríguez como Subsecretario de Obras Públicas de la Secretaría de Obras Públicas (fs. 45);

126. Decreto PEN n° 23/07, de fecha 10/12/2007 que estableció, entre otros, a Graciela Elena Oporto como Subsecretaria de Planificación Territorial de la Inversión Pública, a Hugo Manuel Rodríguez como Subsecretario de Obras Públicas y a Carlos Santiago Kirchner como Subsecretario de Coordinación de Obra Pública Federal (fs. 46);

127. Decreto PEN n° 688/07, de fecha 6/6/2007, que nombró a Hugo Manuel Rodríguez como Subsecretario de Obras Públicas de la Secretaría de Obras Públicas (fs. 47);

128. Decreto PEN n° 1412/08, de fecha 2/9/2008, que designó a Abel Claudio Fatala como Subsecretario de Obras Públicas de la Secretaría de Obras Públicas (fs. 48);

129. Decreto PEN n° 73/03, de fecha 28/5/2003, por el que se estableció a Nelson Guillermo Periotti como Administrador de la Dirección Nacional de Vialidad, organismo descentralizado del ámbito de la Subsecretaria de Obras Públicas (fs. 49);

130. Copia de la declaración testimonial de Martín Leonardo Cergneux, de fecha 28/7/2016 (fs. 50/59);

131. Decreto PEN n° 907/05, de fecha 26/7/2005, correspondiente a la creación y determinación de objetivos de la Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal en el ámbito de la Secretaría de Obras Públicas (fs. 60/61);

132. Decreto PEN n° 913/05, de fecha 28/7/2005, que nombró a Carlos Santiago Kirchner como Subsecretario de Coordinación de Obra Pública Federal (fs. 62);

133. Copias del informe definitivo n° 3/16 de la Unidad de Auditoría Interna de vialidad nacional (fs. 63/96);

134. Copia del mail intercambiado entre las casillas rstoddart@vialidad.gob.ar y smusto@vialidad.gob.ar, en el que se encuentra consignada la nómina de funcionarios a cargo del Distrito n° 23 (fs. 97/98);

135. Copia del Boletín Oficial del Gobierno de la Provincia de Santa Cruz de fecha 9/2/2004, en el que se publicó el Decreto n° 34 por el que se designó a Héctor René Jesús Garro como vocal del Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial (fs. 99/100);

136. Copia del Boletín Oficial del Gobierno de la Provincia de Santa Cruz de fecha 8/11/2005, en el que se publicó el Decreto n° 2613 por el que se designó a Héctor René Jesús Garro como presidente del Directorio de la A.G.V.P. (fs. 101/108);

137. Copia del Boletín Oficial del Gobierno de la Provincia de Santa Cruz de fecha 21/3/2006, en el que se publicó el Decreto n° 601 por el que se designó a Juan Carlos Villafañe como presidente del Directorio de la Administración General de Vialidad Provincial (fs. 109/114);

138. Copia del Boletín Oficial del Gobierno de la Provincia de Santa Cruz de fecha 19/2/2008, en el que se publicó el Decreto n° 0021 por el que se designó a Raúl Gilberto Pavesi como presidente del Directorio de la A.G.V.P. (fs. 115/124);

139. Copia del Boletín Oficial del Gobierno de la Provincia de Santa Cruz de fecha 27/3/2014, en el que se publicó el Decreto n° 144 por el que se designó a José Raúl Santibáñez como presidente del Directorio de la A.G.V.P. (fs. 125/129);

140. Copia de la nota del diario “La Nación” de fecha 21 de diciembre de 2003, de la que surge que Juan Carlos Villafañe ostentó el cargo de intendente de la ciudad de Río Gallegos (fs. 130);

141. Copia del acta de asamblea general de fecha 19 de octubre de 2007, de la que surge que Lázaro Antonio Báez y "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A." son accionistas de la empresa "Kank y Costilla S.A." y que Fernando Javier Butti y Julio Enrique Mendoza actuaron como representantes respectivamente (fs. 131/134);

142. Escritura n° 436, folio 1262 n° 00236002, de fecha 2 de noviembre de 2005, que otorga un poder general amplio de administración a Fernando Javier Butti y Martín Samuel Jacobs por la empresa "LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES S.R.L." (fs. 135/142);

143. Escritura n° 54, n° 00417936, de fecha 18 de noviembre de 2009, de cesión de cuotas sociales de la empresa "LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES S.R.L." en favor de Martín Antonio Báez y Emilio Carlos Martín (fs. 143/145);

144. Escritura n° 742, folio 2089, n° 00389609, de fecha 27 de julio de 2011 mediante la que Emilio Carlos Martín transfiere sus cuotas sociales de la empresa "LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES S.R.L." a Leandro Antonio Báez (fs. 146/148);

145. Copia de la nota presentada por Lázaro Antonio Báez en su carácter de administrador general de la empresa "GOTTI S.A.", dirigida al presidente de la A.G.V.P., Raúl Pavesi, en el marco de la licitación pública n° 26/07 (fs. 149);

146. Copia de la Resolución n° 899/10, con firma atribuida a Nelson Guillermo Periotti junto con copias del modelo de convenio aprobado (fs. 150/153);

147. Copia de gráfico de ranking de deuda vencida elaborado por la DNV (fs. 154);

148. Decreto PEN n° 6/07, de fecha 10/12/2007, que designó a Julio Miguel De Vido como Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (fs. 155);

149. Decreto PEN n° 22/07, de fecha 10/12/2007, por el que se nombró a José Francisco López como Secretario de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (fs. 156);

- Bibliorato negro con inscripción "Anexo B I cuerpo", compuesto por las siguientes piezas, en fs. 232 **(reservado en caja n° 1)**:

150. Impresiones de las leyes n° 25827 (fs. 1/60), 25967 (fs. 61/115), 26078 (fs.116/168) y 26198 (fs. 169/232) correspondientes a los Presupuestos de Gastos y Recursos de la Administración Nacional para los ejercicios 2004, 2005, 2006 y 2007 respectivamente, con sus anexos relativos;

- Bibliorato negro con inscripción "Anexo B cuerpo II", compuesto por las siguientes piezas, numeradas de fs. 233 a 498 **(reservado en caja n° 1):**

151. Impresiones de las leyes n° 26337 (fs. 233/304), 26422 (fs. 305/362), 26546 (fs. 363/432) y 26728 (fs. 433/498), concernientes a los Presupuestos de Gastos y Recursos de la Administración Nacional para los ejercicios 2008, 2009, 2010 y 2012 respectivamente, con sus anexos pertinentes;

- Bibliorato negro con inscripción "Anexo B cuerpo III" compuesto por las piezas que a continuación se describen, foliadas desde que fs. 499 a 726 **(reservado en caja n° 2)**:

152. Impresiones de las leyes n° 26784 (fs. 499/562), 26895 (fs. 563/586) y 27008 (fs. 587/651) de los Presupuestos de Gastos y Recursos de la Administración Nacional para los ejercicios 2013, 2014 y 2015 respectivamente, con sus pertenecientes anexos;

153. Decreto PEN n° 2053/10, de fecha 22/12/2010, que instruyó al Jefe de Gabinete de Ministros para que efectúe los ajustes establecidos en la Ley n° 24156 de Administración Financiera y de los sistemas de control del Sector Público Nacional (fs. 652);

154. Decreto PEN n° 678/06, de fecha 30/5/2006, que aumentó el presupuesto del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios para el año 2006 (fs. 653/656);

155. Decreto PEN n° 1108/07, de fecha 16/08/2007, que incrementó el presupuesto del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios para el año 2007 (fs. 657/658);

156. Decretos PEN n° 1856/07 (fs. 659/674) y n° 1472/08 (fs. 675/685) que modificaron los presupuestos generales de la Administración Nacional y aumentaron los de la DNV, para los ejercicios 2007 y 2008 respectivamente, junto con sus planillas anexas de erogaciones efectuadas a favor de obras viales de la provincia de Santa Cruz;

157. Decreto PEN n° 2052/10 (fs. 690/694) que modificó el presupuesto general de la Administración Nacional por el que se aumentó aquél de la DNV, para el ejercicio 2010, junto con sus planillas anexas de las erogaciones efectuadas a favor de esa dependencia y sobre obras viales en la provincia de Santa Cruz;

158. Decretos PEN n° 1801/09 (fs. 686/689), n° 1764/11 (fs. 695/696), n° 2436/12 (fs. 697/699), n° 1170/13 (fs. 700/703) y n° 1246/14 (fs. 704/707) que modificaron los presupuestos generales de la Administración Nacional y aumentaron aquéllos de la Dirección Nacional de Vialidad, para los ejercicios 2009, 2011, 2012, 2013 y 2014 junto con sus planillas anexas de las erogaciones efectuadas a favor de esa dependencia;

159. Decreto PEN n° 976/01, de fecha 31 de julio de 2001, que constituyó el fideicomiso conformado por la tasa sobre la transferencia de gasoil (fs. 708/710);

160. Decreto PEN n° 140/04, de fecha 3 de febrero de 2004, que aprobó la inclusión de la DNV como beneficiaria del fideicomiso del Decreto PEN n° 976/01, para la financiación de obras integrantes de la red troncal nacional (fs. 711);

161. Decreto PEN n° 508/04 de fecha 23 de abril de 2004, que dispuso nuevas precisiones respecto de los fondos del fideicomiso Decreto PEN n° 976/01 (fs. 712/715);

162. Decreto PEN n° 54/09, que otorgó a la DNV facultades para el uso del dinero del fideicomiso (fs. 716/717);

163. Impresión de la Ley n° 26124, que modificó el artículo n° 37 de la Ley 24156, que facultó al Jefe de Gabinete de Ministros para disponer reestructuraciones presupuestarias (fs. 718);

164. Foja que posee adherido un sobre que reza "decisiones administrativas y ampliación declaración indagatoria José López" que contiene un disco compacto CD-R, de color blanco y sin marca visible (fs. 719);

165. Curriculum vitae de Carlos Santiago Kirchner (fs. 720);

166. Decreto PEN n° 1377/01, de fecha 1 de noviembre de 2001, que creó el Sistema de Infraestructura de Transporte (SIT), que incluye el Sistema Vial Integrado (SISVIAL) y el Sistema Ferroviario Integrado (SIFER) (fs. 721/723);

167. Impresión de la Ley n° 24855, que creó el Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional (fs. 724/726; y planillas anexas a los decretos 1108/2007 y 1764/11, a fs. 10 (sin foliar);

- Bibliorato negro con inscripción "Anexo B cuerpo IV", compuesto por las piezas que a continuación se describen, foliadas desde fs. 727 a 991 **(reservado en caja n° 2)**:

168. Fotocopias del expediente n° 23.577/10, del Juzgado de Primera Instancia n° 1 en lo Civil, Comercial, Laboral y de Minería de la Provincia de Santa Cruz, Secretaría n° 2, caratulada "Kirchner, Néstor Carlos s/ sucesión ab intestato", de folios reales matrícula sub matrícula n° 3817-01 al 3817-10, sobre diez propiedades con asentamiento en la ciudad de Río Gallegos, con transferencia de dominio por extinción de fideicomiso, entre Néstor Carlos Kirchner, "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A." y Fernando Javier Butti (fs. 727/737);

169. Copia del boleto de compraventa de acciones de fecha 7 de noviembre de 2008, por el que Osvaldo José Sanfelice adquirió en comisión la empresa "Hotesur S.A." (fs. 738/743);

170. Copia de los folios 11 (de fecha 12 de diciembre de 2008) y 14 (del 25 de marzo de 2011) del libro de depósito de acciones y registro de asistencias a asambleas n° 1 de la empresa "Hotesur S.A." (fs. 744/745);

171. Copia de la nota de la firma "Valle Mitre S.A.", suscripta por Adrián Berni, de fecha 25 de enero de 2011, dirigida a la Oficina Anticorrupción (fs. 746/769);

172. Copia de la nota OA/DPPT n° 1534 de la Oficina Anticorrupción dirigida a "Hotesur S.A.", de fecha 15 de agosto de 2014, y su correspondiente respuesta de fecha 24 de septiembre de 2014, junto con copia del contrato de locación del hotel "Alto Calafate", entre "Hotesur S.A." y "Valle Mitre S.A." de fecha 17 de mayo de 2011 (fs. 770/774);

173. Copia de nota OA/D99T n° 1535 con firma atribuida a Lázaro Antonio Báez, en carácter de presidente de la firma Valle Mitre S.A., dirigida a la Oficina Anticorrupción (fs. 775);

174. Impresión de la Ley n° 11.658, de fecha 30 de septiembre de 1932, que creó la Dirección Nacional de Vialidad (fs. 776/778);

175. Decreto-Ley n° 505/98, de fecha 16 de enero de 1958, que aprobó el estatuto orgánico de la Dirección Nacional de Vialidad (fs. 779/782);

176. Impresión del correo electrónico intercambiado entre las casillas de mail estadísticas_rrhh@vialidad.gob.ar y smusto@vialidad.gob.ar, en el que se informaron los agentes designados en el período 2003-2015 como administrador general, subadministrador y gerente de obras y servicios viales (fs. 783/784);

177. Decreto PEN n° 127/08, de fecha 18 de enero de 2008, firmado por Cristina Fernández de Kirchner, que designó a partir del 10 de diciembre de 2007 a Nelson Guillermo Periotti como administrador y a Sandro Férgola como subadministrador, ambos de la Dirección Nacional de Vialidad (fs. 785);

178. Decreto PEN n° 418/03, de fecha 21 de julio de 2003, que aceptó la renuncia de Eduardo Alberto Pievani, al cargo de subadministrador de la DNV y se designó a Julio César Ortiz Andino en ese cargo (fs. 780);

179. Decreto PEN n° 299/11, de fecha 10 de marzo de 2011, que nombró a Carlos Joaquín Alonso como subadministrador (fs. 787);

180. Copia de escritura n° 17, A 00030626, folios 32/36, del Colegio de Escribano Públicos de Formosa, de la que surge que Carlos Joaquín Alonso actuó como apoderado de la empresa “SUCESIÓN ADELMO BIANCALANI S.A.”, con fecha 21 de enero de 2006 –obrante a fs. 418/423 de la causa n° 4075/12- (fs. 788/793);

181. Copia de escritura n° 18, A 00030636, folios 37/38, del Colegio de Escribano Públicos de Formosa, en la que surge la actuación con fecha 21 de enero de 2006 de Carlos Joaquín Alonso como apoderado de la empresa “SUCESIÓN ADELMO BIANCALANI S.A.” –obrante a fs. 424/426 de la causa n° 4075/12- (fs. 794/797);

182. Copia de escritura n° 55, A 00044429, folios 89/93, del Colegio de Escribano Públicos de Formosa, en la que surge la actuación con fecha 17 de abril de 2007 de Carlos Joaquín Alonso como apoderado de la empresa “SUCESIÓN ADELMO BIANCALANI S.A.” –obrante a fs. 427/432 de la causa n° 4075/12- (fs. 798/803);

183. Copia de escritura n° 56, A 00044434, folios 94/95, del Colegio de Escribano Públicos de Formosa, en la que surge la actuación con fecha 16 de abril de 2007 de Carlos Joaquín Alonso como apoderado de la empresa “SUCESIÓN ADELMO BIANCALANI S.A.” – obrante a fs. 433/435 de la causa n° 4075/12- (fs. 804/806);

184. Copia del Decreto del Juez a cargo del Registro Público de Comercio de la provincia de Formosa, en el que se sostiene la participación de Carlos Joaquín Alonso como apoderado de la firma “SUCESIÓN ADELMO BIANCALANI S.A.” (fs. 807);

185. Copia de escritura n° 112, A 00057694, folios 209/210, del Colegio de Escribano Públicos de Formosa, en la que surge la actuación con fecha 3 de julio de 2008 de Carlos Joaquín Alonso como apoderado de la empresa “SUCESIÓN ADELMO BIANCALANI S.A.” –obrante a fs. 437/439 de la causa n° 4075/12- (fs. 808/810);

186. Copia de escritura n° 95, A 00057360, folios 177/178, del Colegio de Escribano Públicos de Formosa, en la que surge la actuación con fecha 2 de junio de 2008 de Carlos Joaquín Alonso como apoderado de la empresa “SUCESIÓN ADELMO BIANCALANI S.A.” –obrante a fs. 440/442 de la causa n° 4075/12- (fs. 811/813);

187. Copia del oficio dirigido al Registro Público de la Provincia de Formosa, que informa que Carlos Joaquín Alonso actuó como apoderado de

"SUCESIÓN ADELMO BIANCALANI S.A." –obrante a fs. 443/444 de la causa n° 4075/12- (fs. 814/815);

188. Decreto PEN n° 966/03, de fecha 24 de abril de 2003, que designó con carácter transitorio a Francisco León, como gerente de administración de la Dirección Nacional de Vialidad (fs. 816);

189. Decreto PEN n° 371/04, de fecha 31 de marzo de 2004, que nombró a Norma Beatriz Villareal, como gerente de administración de la Dirección Nacional de Vialidad (fs. 817);

190. Decreto PEN n° 1301/07, de fecha 2 de octubre de 2007, que designó a Sergio Hernán Passacantando, como gerente de administración de la Dirección Nacional de Vialidad (fs. 818);

191. Copia de declaración testimonial de Javier Alfredo Iguacel, de fecha 4 de mayo de 2016, en la que afirma que Sergio Hernán Passacantando, previo a desempeñarse como gerente de administración de la DNV, trabajó en la firma "Invernes S.A.", perteneciente al grupo "Báez" (fs. 819/826);

192. Copia de declaración testimonial de Javier Alfredo Iguacel, de fecha 29 de abril de 2016 (fs. 827/829);

193. Decreto PEN n° 25/03, de fecha 7 de enero de 2003, que nombró a Víctor F. Farré como gerente de Obras y Servicios Viales de la DNV (fs. 830/831);

194. Decreto PEN n° 838/05, de fecha 14 de julio de 2005, que designó a Sandro Férgola como gerente de Obras y Servicios Viales de la DNV (fs. 832);

195. Copias del informe definitivo n° 57/2013 de la Unidad de Auditoría Interna de la DNV (fs. 833/844);

196. Copia de nota del diario "La Nación" a Sergio Acevedo de fecha 28 de abril de 2013 (fs. 845);

197. Copia de acta de asamblea ordinaria unánime, de fecha 26 de marzo de 2014, de la empresa “Hotesur S.A.”, en la cual se designa a Carlos Alberto Sancho como director de la sociedad (fs. 846);

198. Copia de la entrevista a Daniel Peralta del portal web “Perfil”, de fecha 27 de marzo de 2013 (fs. 847);

199. Copias de impresiones fotográficas (fs. 848/852);

200. Copia de una entrevista a Lázaro Báez de la página web de “Infobae” de fecha 2 de agosto de 2016 (fs. 853/854);

201. Copia de folio registral n° 00034628, matrícula sub matrícula n° 5285, fracción CCXXXIII, en cuyos asientos se plasmó un condominio entre Cristina Elisabet Fernández y “AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.” –obrante a fs. 75 del expediente n° 23577/10, caratulado “Kirchner, Néstor Carlos s/ sucesión ab intestato”, del Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Santa Cruz- (fs. 855);

202. Copia de folio registral n° 3667, matrícula sub matrícula n° 14261, MZ 213, solar B, lote Z, en cuyos asientos obra la compraventa de una propiedad con asiento en la ciudad de Río Gallegos entre Lázaro Báez y Néstor Kirchner –obrante a fs. 77 del expediente n° 23577/10, caratulado “Kirchner, Néstor Carlos s/ sucesión ab intestato”, del Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Santa Cruz- (fs. 856);

203. Copia de folio registral n° 00029360, matrícula sub matrícula n° 4391, Quinta. 10 A, en cuyos asientos consta la compraventa de un terreno con asiento en la ciudad de El Calafate, por “AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.” –obrante a fs. 73 del expediente n° 23577/10, caratulado “Kirchner, Néstor Carlos s/ sucesión ab intestato”, del Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Santa Cruz- (fs. 857);

204. Copias de cuatro contratos de locación de inmuebles celebrados entre Néstor Carlos Kirchner –representado en el acto por Máximo Kirchner- y "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A." (fs. 858/875);

205. Copia del informe aportado por Alfredo Popritkin, presidente de la ONG "Contadores Forenses" (fs. 876/904);

206. Copia de acta de asamblea general ordinaria unánime de la firma "VALLE MITRE S.R.L." de la que se desprende que Lázaro Antonio Báez, Martín Antonio Báez, Adrián Esteban Berni y Ricardo Leandro Albornoz, resultan accionistas de esa sociedad (fs. 905/907);

207. Copia de escritura n° 427, 002606883, folios n° 1352, de fecha 27 de agosto de 2003, correspondiente al aumento del capital y reforma de los estatutos de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. junto con copia de acta de asamblea general extraordinaria de fecha 28 de agosto de 2004, en la que se designó a Julio Enrique Mendoza como presidente del directorio y a Silvia Mónica Davis como director suplente (fs. 908/913);

208. Copia de escritura n° 369, A 005211893, folio 1048, de fecha 30 de agosto de 2005, en la cual se volcó que Julio Enrique Mendoza inscribió la designación de directores, y la reforma y reordenamiento de los estatutos sociales y la transcripción de las actas de las que resulta la voluntad societaria –documentación obrante a fs. 3228/3268, de la causa n° 11.352/14-, junto con copias del acta de fecha 2 de septiembre de 2005, por la que Silvia Mónica Davis aceptó el cargo de director suplente de la firma "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.", de la certificación de la firma del acta n° 163, de la legalización n° 00052634, serie D y constancia de la IGJ correspondiente al n° IGJ 1721325, de la firma "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A." (fs. 914/924);

209. Copia de escritura n° 181, N 012901018, folio 438, de fecha 30 de noviembre de 2010, en la que Julio Enrique Mendoza solicitó la inscripción de las actas de su designación como presidente y la de Emilio Carlos Martín como director suplente (fs. 925/928);

210. Copia de la escritura n° 39, N 014902962, folio 107, en la que se encuentra asentado que con fecha 29 de marzo de 2012, Julio enrique Mendoza, solicitó la inscripción de las actas de su designación como presidente y Leandro Antonio Báez como director suplente y el cese de Emilio Carlos Martín en este último cargo, (fs. 929/932);

211. Copia de escritura n° 436, folio 1262, correspondiente al poder general amplio otorgado por "LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES S.R.L." a favor de Fernando Javier Butti y Martín Samuel Jacobs (fs. 934/941);

212. Copia de escritura n° 436, folio 1262, correspondiente al poder general amplio otorgado por "LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES S.R.L." a favor de Fernando Javier Butti y Martín Samuel Jacobs (fs. 934/941);

213. Copia de escritura n° 207, folio 574, de fecha 29 de junio de 1995, correspondiente a la constitución de "BADIAL S.A.", junto con copias del acta de directorio de fecha 12 de junio de 2006 de la que surge que el presidente de la sociedad era Lázaro Antonio Báez, del acta de asamblea general ordinaria n° 18, de fecha 23 de octubre de 2007, en la que consta la presidencia de esa firma de Báez, de la escritura n° 322, folio 0876, correspondiente al poder general para gestiones administrativas y bancarias de "BADIAL S.A." a favor de Fernando J. Butti y de tres cheques del Banco de Santa Cruz con firmas atribuidas a Martín Báez, como apoderado de "BADIAL S.A." (fs. 942/962);

214. Copia de escritura n° 243, folio 3067, de fecha 2 de septiembre de 2003, de la constitución de la firma "ALUCOM S.R.L.", junto con copias de la

escritura n° 40, folio n° 3167, de fecha 2 de marzo de 2004, por la modificación del estatuto de esa sociedad, escritura n° 124, A 00353534, folio 1469, de fecha 26 de abril de 2010, de cesión de cuotas sociales de la firma "ALUCOM AUSTRAL S.R.L.", por parte de Andrea Daniela Cantín y Fernando Javier Butti, a favor Lázaro Antonio Báez y Martín Antonio Báez y de la escritura n° 558, A 00424289, folio n° 1469, en la que consta el aumento de capital de la entidad "ALUCOM AUSTRAL S.R.L." (fs. 963/981);

215. Copia del acta de asamblea general ordinaria de fecha 22 de octubre de 2008, de la que surge la condición de accionista de Martín Antonio Báez y Lázaro Antonio Báez en la empresa "DON FRANCISCO S.A." (fs. 982/983)**;**

216. Copias de actuaciones de la causa n° 4075/12, caratulada "Báez, Lázaro Antonio s/ delito de acción pública", del registro de la Secretaría n° 19 del Juzgado en lo Criminal y Correccional Federal n° 10, entre las que se encuentran: fotocopias del despacho de autorización de fecha 10 de diciembre de 1996, del acta de fecha 16 de septiembre de 1999 en la que los sucesores de Adelmo Biancalani exteriorizan su voluntad de continuar la actividad constructora como unidad empresarial y escritura n° 5, folio n° 66/154, del libro noveno de sociedades especiales en la que se da fe de lo actuado en aquélla y del informe actuarial en el que surge la cesión de derechos hereditarios de Adelmo Biancalani en favor de "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A." (fs. 984/991);

- Bibliorato negro con inscripción "Anexo C compuesto por las siguientes piezas, de fs. 1 a 131 **(reservado en caja n° 2)**:

217. Decretos PEN n° 1225/03 (fs. 2); n° 15/07, (fs. 3) y n° 19/11 (fs. 4), que designaron a Héctor Icazuriaga como Secretario de Inteligencia de la Presidencia de la Nación;

218. Copia de declaración testimonial de Alejandro Martín Nieva, de fecha 9 de agosto de 2016 (fs. 5/6);

219. Impresión de la Ley n° 2743, de fecha 10 de diciembre de 2004, de las Obras Públicas en General de la provincia de Santa Cruz, junto con sus reglamentaciones y anexos (fs. 7/42);

220. Decreto PEN n° 1023/01, de fecha 13 de agosto de 2001, que estableció el régimen de contrataciones de la Administración Nacional (fs. 43/46);

221. Copia de declaración testimonial de Claudia Bellofatto (fs. 47/66);

222. Impresión de la Ley n° 13.064, de fecha 6 de octubre de 1947, de la obra pública nacional, que instauró el régimen de constructores (fs. 67/70);

223. Decreto Reglamentario n° 1724/93, de fecha 18 de agosto de 1993, que aprobó el reglamento del Registro Nacional de Constructores de Obra Pública (fs. 71/78);

224. Decreto PEN n° 1621/99, de fecha 9 de diciembre de 1999, que modificó la composición del Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas, el que pasó al ámbito de la Secretaría de Obras Públicas (fs. 79/80);

225. Copia del informe realizado por Ricardo José Stoddart, jefe del Servicio de Asuntos Jurídicos de la DNV (fs. 81/83);

226. Copia de la declaración testimonial de Alejandro Javier Mon (fs. 84/87);

227. Impresión de la Ley n° 1673/84, de fecha 13 de noviembre de 1984, de la Ley Orgánica de la Administración General de Vialidad de la Provincia de Santa Cruz (fs. 88/92);

228. Copia de declaración testimonial de Héctor Francisco López (fs. 93/101);

229. Copia de declaración testimonial de Silvina Paula Maiorana (fs. 102/111);

230. Copia de informe de la Cámara Argentina de la Construcción (fs. 112);

231. Copias de convenios por resolución 899/10, celebrados entre empresas del grupo "Báez" y la Dirección Nacional de Vialidad (fs. 113/126);

232. Copia de cuadro de ranking de pagos en dólares período 2007/2015 (fs. 127/128);

233. Decreto PEN n° 1295/02, de fecha 19 de julio de 2002, que sancionó la redeterminación de precios de contratos de obra pública, y estableció el ámbito de aplicación y cuestiones anexas en lo relativo a su seguimiento y control (fs. 129/131);

234. Sobre de papel madera con CD remitido por el Juzgado Provincial de Primera Instancia N°1 en lo Civil, Comercial, Laboral y de Minería, Secretaría Registro Público de Comercio, Concursos y Quiebras de Río Gallegos (ver fs. 322), **(reservado en caja n° 2)**;

235. Sobre blanco con inscripción "Lázaro Antonio Báez. Reflejo Sistema Registral. DDJJ Ganancias 2003 y 2004, DDJJ Bienes Personales 2002, 2003 y 2004. Martín Antonio Báez Reflejo Sistema Registral" que contiene un CD remitido por la Administración Federal de Ingresos Públicos (ver fs. 1148/1158), **(reservado en caja n° 2)**;

236. Copia simple del Tomo I del Informe de Ingeniería -Mayo 2007- de la Dirección Nacional de Vialidad, en cuya carátula reza "Ruta Nacional n° 3 - Provincias de Chubut y Santa Cruz – Autovía comodoro Rivadavia – Caleta Olivia – Sección: km 1843.400 a km 1867.005 – Consulbaires Ingenieros Consultores" correspondiente a Información General, Relevamiento Planialtimétrico, Suelos y

Materiales, Pavimento, Obras Públicas, Tránsito e Intersecciones, en virtud del índice que allí luce, que se encuentra sin foliatura, **(reservado en caja n° 3)**;

237. Copia simple del Tomo IV del Informe de Ingeniería – Mayo 2007 – de la Dirección Nacional de Vialidad, en cuya carátula reza "Ruta Nacional Nº 3 - Provincias de Chubut y Santa Cruz – Autovía comodoro Rivadavia – Caleta Olivia – Sección: km 1843.400 a km 1867.005 – Consulbaires Ingenieros Consultores" correspondiente a Cómputos, Análisis de Precios y Presupuestos, en virtud del índice que obra en el Tomo I del mismo, que se encuentra sin foliatura, **(reservado en caja n° 3)**;

238. Copia simple del Tomo V del Informe de Ingeniería – Mayo 2007 – de la Dirección Nacional de Vialidad, en cuya carátula reza "Ruta Nacional Nº 3 - Provincias de Chubut y Santa Cruz – Autovía comodoro Rivadavia – Caleta Olivia – Sección: km 1843.400 a km 1867.005 – Consulbaires Ingenieros Consultores" correspondiente a Cláusulas de condiciones y especificaciones técnicas particulares, en virtud del índice que obra en el Tomo I del mismo, que se encuentra sin foliatura, **(reservado en caja n° 3)**;

239. Copia simple del Tomo VI del Informe de Ingeniería – Mayo 2007 – de la Dirección Nacional de Vialidad, en cuya carátula reza "Ruta Nacional Nº 3 - Provincias de Chubut y Santa Cruz – Autovía comodoro Rivadavia – Caleta Olivia – Sección: km 1843.400 a km 1867.005 – Consulbaires Ingenieros Consultores" correspondiente a Misceláneas, en virtud del índice que obra en el Tomo I del mismo, que se encuentra sin foliatura, **(reservado en caja n° 3)**;

240. Copia simple del expediente Administrativo EX- 0019880/2013 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya caratula reza impresión: 21 de octubre de 2013, expediente madre: 0018295/2008, Extracto: Modificación de obra Nº 2 más ampliación de plazo. Obra: Estudio, proyecto y construcción de obras públicas y

pavimento. Ruta Nacional Nº 3 tramo Rada Tilly – Km 1867,00, con foliatura en forma irregular, **(reservado en caja n° 4)**;

241. Copia simple del expediente Administrativo EX-0001178/2014 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya caratula reza impresión: 20 de enero de 2014, expediente madre: 0018295/2008, Extracto: Rectificación de la modificación de obra Nº 2 más ampliación de plazo. Obra: Estudio, proyecto y construcción de obras públicas y pavimento. Ruta Nacional Nº 3 tramo Rada Tilly – Km 1867,00, con foliatura en forma irregular, **(reservado en caja n° 4)**;

242. Copia simple de Nota Nº 145-IJ-AGVP-08 de fecha 23 de septiembre de 2008 en 2 fojas, dirigida al Sr. Jefe (Int.) 23º distrito Santa Cruz, con relación a la obra "Estudio, Proyecto y Construcción de Obras Básicas y Pavimento Autovía Ruta Nacional Nº 3 – Tramo: Rada Tilly – Km. 1867", junto con copia simple de expediente Nº 464537/2006 de la Administración General de Vialidad Provincial, de la provincia de Santa Cruz, con foliatura en forma irregular, en un total de fs. 373 conforme foliatura de la Dirección Nacional de Vialidad 23° distrito S.C., **(reservado en caja n° 4)**;

243. Copia simple del Convenio celebrado entre la Dirección Nacional de Vialidad, la Administración de Vialidad Provincial del Chubut y la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz en fecha 3 de julio de 2006, en 2 fojas, junto con copia simple de la Resolución Nº 1876/06 de la Dirección Nacional de Vialidad, de fecha 18 de octubre de 2006, en un total de fs. 2 que se encuentra foliado con los nros. 18 y 19 conforme sello foliador S.O.P.-D.N.V, **(reservado en caja n° 4)**;

244. Copia simple del Convenio Particular celebrado entre la Dirección Nacional de Vialidad, la Administración de Vialidad Provincial del Chubut y la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz en el año 2006, *sin*

constar fecha específica de suscripción del mismo, en dos fojas, foliada con los nros. 3 y 4, junto con copia simple de la addenda suscripta entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz de fecha 16 de junio de 2009 en 2 fojas, foliada con los nros. 12, 13, y copia simple de la Resolución Nº 1177/09 de la Dirección Nacional de Vialidad de fecha 27 de mayo de 2009, en 3 fojas, foliada con los nros. 967, 968, 969, **(reservado en caja n° 4)**;

245. Copia simple de Contrato de Obra Pública de fecha 25 de agosto de 2008, celebrado entre la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz y la empresa "Kank y Costilla S.A." en 3 fojas, que se identifica mediante sello de refoliado de la DNV que reza fojas 292; 930 y 931 en forma manuscrita; y dos copias simples de Contrato de Obra Pública, de fecha 29 de julio de 2008, celebrado entre la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz y la empresa "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.", que se identifican mediante sellos de foliado de la A.G.V.P. que rezan en forma manuscrita las fojas 2835; 2836; 2837; 2838, y 2839; *dejándose constancia que una de ellas se encuentra incompleta por carecer de los correspondientes anversos*, **(reservado en caja n °5)**;

246. Copia simple de Licitación Pública Nº 26/07 de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, cuya caratula reza: Obra: Estudio, Proyecto y construcción de obras básicas y pavimento, Autovía Ruta Nacional Nº 3, Tramo: Km 1867 – Km 1908.6, fecha de apertura: 01 de agosto de 2007, a las 11:00 horas, lugar de apertura: A.G.V.P. Lisandro de la Torre n° 952 Rio Gallegos (9400), foliado hasta fs. 237, **(reservado en caja n° 5)**;

247. Copia simple del Expediente Administrativo: EX – 0005021/2012 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya caratula reza: Organismo Externo: 373 – Dirección Provincial Vialidad Santa Cruz, Fecha de alta: 20/09/12, Extracto: Modificación de Obra Nº 2 – más ampliación de plazo de la obra: Estudio, proyecto

y const. Obras básicas y pavimento. RN Nº 3 Tramo: Km 1867 – Km 1908,6 en un total de fs. 364 conforme foliatura de la Dirección Nacional de Vialidad, **(reservado en caja n° 5)**;

248. Copia simple de Resolución Nº 1876/06 de la Dirección Nacional de Vialidad de fecha 18 de octubre de 2006, que se encuentra identificada mediante sello foliador, y con los nros. 18 y 19 en forma manuscrita, **(reservado en caja n° 5)**;

249. Copia simple de la Addenda suscripta entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz en fecha 16 de junio de 2009, en dos fojas, identificadas mediante sello foliador de la A.G.V.P. que reza en forma manuscrita las fojas nros. 2853 y 2854, **(reservado en caja n° 6)**;

250. Copia simple de Convenio Particular Nº 1 suscripto entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz de diciembre de 2006, cuyo número de día resulta ilegible, en 2 fojas, que se encuentran identificadas mediante sello foliador de A.G.V.P., y con los nros. 2855 y 2856 en forma manuscrita, **(reservado en caja n° 6)**;

251. Copia simple de Resolución Nº 1645/07 de la Dirección Nacional de Vialidad de fecha 8 de octubre de 2007, en 3 fojas, identificadas mediante sello foliador de la A.G.V.P. y con los números 2857, 2858, 2859 en forma manuscrita, **(reservado en caja n° 6)**;

252. Copia simple de Anexo I contrato de obras públicas Addenda Nº 1 suscripto entre la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz y la empresa "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.", del año 2009, *sin constar fecha específica de suscripción del mismo,* en 2 fojas que se encuentran identificadas

mediante sello foliador de A.G.V.P., y con los nros. 2847 y 2848 en forma manuscrita, **(reservado en caja n° 6)**;

253. Resolución Nº 3023 de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz de fecha 21 de agosto de 2009 en 1 foja, que se encuentra identificada mediante sello foliador de la Dirección Despacho A.G.V.P., y con el n° 2863 en forma manuscrita, **(reservado en caja n° 6)**;

254. Copia simple del listado de "Avance Físico de Obra a diciembre de 2015" de la Dirección Nacional de Vialidad, que reza en su página primera: Expediente madre: 0018295/2008, Ruta Nacional 3, Tramo: Rada Tilly – Km 1867 en 4 fojas totales, **(reservado en caja n° 6)**;

255. Copia simple de Nota Nº 0000955 de la Dirección Nacional de Vialidad, de fecha 26 de junio de 2012, dirigida al Señor Jefe del 23º Distrito – Santa Cruz, junto con copia simple de Nota Nº 184/12 de la Dirección Nacional de Vialidad, de fecha 13 de junio de 2012, dirigida al Señor subgerente de Obras y Concesiones, **(reservado en caja n° 6)**;

256. 17 planos originales, numerados de forma correlativa, en relación a la obra RN Nº 3 – Pcia. de Santa Cruz tramo circunvalación Caleta Olivia Puente Nº 1 – Prog. 4968,56, **(reservado en caja n° 6)**;

257. 17 planos originales, numerados de forma correlativa, en relación a la obra RN Nº 3 – Pcia. de Santa Cruz tramo circunvalación Caleta Olivia Puente Nº 2 – Prog. 5126.78, **(reservado en caja n° 6)**;

258. Copia simple de Expediente Administrativo EX – 0022502/2011 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya caratula reza Organismo Externo: 373 – Dirección Provincial Vialidad Santa Cruz, Fecha de Alta: 22/12/2011, Extracto: Modificación de obra Nº 4 y ampliación de plazo obra Construcción de obra básica y pavimento Avenida Circunvalación Caleta Olivia, Ruta Nacional Nº 3, en un total

de fs. 387, conforme foliatura de la Dirección de Obras A.G.V.P. P.S. Cruz, **(reservado en caja n° 6)**;

259. Copia certificada del Decreto 508/2004 de fecha 23 de abril de 2004, con copia de sus Anexos I y II que se identifican mediante foliatura en su margen inferior derecho desde 3/7 a 7/7, **(reservado en caja n° 6)**;

260. Copia de Anexo I y Anexo II en un total de 3 fojas, **(reservado en caja n° 6)**;

261. Copia certificada del Decreto 140/2004 de fecha 3 de febrero de 2004 que se identifican mediante foliatura en su margen inferior derecho desde 1/2 a 2/2, **(reservado en caja n° 6)**;

262. Copia de la Resolución Nº 1005/04 de la Dirección Nacional de Vialidad de fecha 1 de julio de 2004, junto con copia de su Anexo I en un total de 8 fojas, **(reservado en caja n° 6)**;

263. Copia certificada de la Resolución Nº 2175/06 de la Dirección Nacional de Vialidad de fecha 5 de diciembre de 2006, junto con Anexo I, en un total de 4 fojas, **(reservado en caja n° 6)**;

264. Copia de la Resolución Nº 1612/05 de la Dirección Nacional de Vialidad de fecha 29 de septiembre de 2005 en un total de 5 fojas, **(reservado en caja n° 6)**;

265. Copia de Nota Nº 011956 dirigida al Señor Jefe del 23º distrito (Santa Cruz) de fecha 11 de noviembre de 2004 en 1 foja, copia certificada de la Resolución Nº 1685/04 de la Dirección Nacional de Vialidad de fecha 9 de noviembre de 2004 en 5 fojas, **(reservado en caja n° 6)**;

266. Copia de metodología de verificación de las obras incluidas en el decreto 508/2004 que se ejecuten por convenio con las provincias, aprobada por resolución n° 1005-04 a las modificaciones de obra, que se idéntica como "*Normas*

complementarias de evaluación de precios para la aplicación de la metodología aprobada por Resolución 1005-04 a las modificaciones de obra" en 3 fojas, **(reservado en caja n° 6)**;

267. Copia de la Resolución Nº 1494/04 de la Dirección Nacional de Vialidad de fecha 13 de octubre de 2004 en tres fojas **(reservado en caja n° 6)**;

268. Copia certificada de Convenio Expediente Nº 7855/2003 - addenda – de fecha 28 de noviembre de 2008 en 1 foja, **(reservado en caja n° 6)**;

269. Copia certificada del Convenio suscripto entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz en fecha 20 de febrero de 2009 en un total de fs. 7 que se encuentra identificado mediante sello foliador de la DNV y con los nros. 14, 15, 16, 17, 18, 19, y 20 de forma manuscrita, **(reservado en caja n° 6)**;

270. Copia que posee en su margen superior el título "*Trámite de recepción provisoria de obras por convenio con A.G.V.P.*" en 1 foja. Las copias que fueran identificadas precedentemente desde el punto 24) al punto 35) inclusive, se encuentran certificadas con firma original en tinta azul, identificada mediante sello aclaratorio del Dr. Santiago Musto Grupo Representación Penal Subgerencia de Asuntos Jurídicos Dirección Nacional de Vialidad, con sello que reza "es copia" y bajo la carátula que reza "Documental a-b-c-d-e-f-g-h-i-j", **(reservado en caja n° 6)**;

271. Copia simple del Expediente Administrativo: EX0018220/2015 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya caratula reza: Expediente Madre: 0008604/2007, Iniciador: 373 - Dirección Provincial Vialidad Santa Cruz, Fecha de alta: 30/10/2015, Extracto: Certificado n° 102, 11° Prov. Agos./15- Obra: Est. Proy y Control de Obras Bas. Y Enr. Ruta Provincial n° n° 39 - Tramo Ruta Provincial

43, bajo caracoles, en fs. 77, conforme foliatura de la Dirección Nacional de Vialidad, **(reservado en caja n° 7)**;

272. Copia simple del Expediente Administrativo: EX0018218/2015 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya caratula reza: Expediente Madre: 0008604/2007, Iniciador: 373 - Dirección Provincial Vialidad Santa Cruz, Fecha de alta: 30/10/2015, Extracto: Certificado n° 101, 11° Provincia Agos./15- Obra: Est. Proy y Control de Obras Bas. y Enr. Ruta Provincial n° 39 - Tramo Ruta Provincial 43, bajo caracoles, en fs. 77 conforme foliatura de la Dirección Nacional de Vialidad, **(reservado en caja n° 7)**;

273. Copia simple del Expediente Administrativo: EX0017567/2015 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya caratula reza: Expediente Madre: 0001775/2013, Iniciador: 1686 – Kank y Costilla SA., Fecha de alta: 20/10/2015, Extracto: Certificado cons. Nro. 3, mes salto, mayo 2015, 4 cuatris 3° prov. Mayo 2015, 5 Tris 3° Prov. Junio 2015, y 6 bis 3° prov. Julio 2015, Obra: Puesta en marcha y mantenimiento de postes S.O.S. en Ruta Nacional n° 3, 40, 281 y 288 y Parque Nacional Los Glaciares – Provincia de Santa Cruz, en fs. 53 conforme foliatura de la Dirección Nacional de Vialidad, **(reservado en caja n° 7)**;

274. Copia simple del Expediente Administrativo: EX0017130/2015 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya caratula reza: Expediente Madre: 0004039/2011, Iniciador: 600055 Sucesión de Adelmo Biancalani, Fecha de alta: 09/10/2015, Extracto: Certif. nros. 38 al 50, septiembre 2014 a septiembre de 2015, camino Ruta Nacional n° 86 –tramo posta cambio Zalazar Lte. con Salta – Sección Puerto Irigoyen Misión San Martín, en fs. 110 conforme foliatura de la Dirección Nacional de Vialidad, **(reservado en caja n° 7)**;

275. Copia simple del Expediente Administrativo: EX0017128/2015 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya caratula reza: Expediente Madre:

0004038/2011, Iniciador: 600055 Sucesión de Adelmo Biancalani, Fecha de alta: 09/10/2015, Extracto: Certif. nros. 38 al 50, septiembre 2014 a septiembre de 2015, Adec. Prov. Nro. 7, Septiembre de 2014, camino Ruta Nacional n° 86 –tramo posta cambio Zalazar / Lte. con Salta – Sección El Solitario / Puerto Irigoyen, en fs. 112 conforme foliatura de la Dirección Nacional de Vialidad, **(reservado en caja n° 7)**;

276. Copia simple del Expediente Administrativo: EX0017125/2015 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya caratula reza: Expediente Madre: 0004037/2011, Iniciador: 600055 Sucesión de Adelmo Biancalani, Fecha de alta: 09/10/2015, Extracto: Certif. Consol. nros. 38 al 50, septiembre 2014 a septiembre de 2015, Adec. Prov. Nro. 7, Septiembre de 2014, camino Ruta Nacional n° 86 – tramo posta cambio Zalazar / Lte. con Salta – Sección Guadalcazar / El Solitario, en fs. 111 conforme foliatura de la Dirección Nacional de Vialidad, **(reservado en caja n° 7)**;

277. Copia simple del Expediente Administrativo: EX0017686/2015 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya carátula reza: Expediente Madre: 0001775/2013, Iniciador: 1686 Kank y Costilla SA, Fecha de alta: 20/10/2015, Extracto: Certificado n° 7, 3° Prov. Obra Puesta en marcha y mantenimiento de poste S.O.S. en Ruta Nacional n° 3, 40, 281 y 288 y Parque Nacional Los Glaciares, en fs. 52 conforme foliatura de la Dirección Nacional de Vialidad, **(reservado en caja n° 7)**;

278. Copia simple del Expediente Administrativo: EX0017752/2015 de la Dirección Nacional de Vialidad, cuya carátula reza: Expediente Madre: 0001775/2013, Iniciador: 1686 Kank y Costilla SA, Fecha de alta: 22/10/2015, Extracto: Certificado n° 8, 3° Prov. Obra Puesta en marcha y mantenimiento de poste S.O.S. en Ruta Nacional n° 3, 40, 281 y 288 y Parque Nacional Los Glaciares,

en fs. 53 conforme foliatura de la Dirección Nacional de Vialidad, **(reservado en caja n° 7)**;

279. Copia certificada del Legajo Personal de Norma Beatriz Villarreal, presentando foliatura irregular, **(reservado en caja n° 8)**;

280. Copia certificada del Legajo Personal de Sergio Hernán Passacantando en fs. 70, conforme foliatura obrante dentro de sello de foliado de Vialidad Nacional, **(reservado en caja n° 8)**;

281. Copia certificada del Legajo Personal de Nelson Guillermo Periotti, en fs. 135, conforme foliatura obrante dentro de sello de foliado de Vialidad Nacional, **(reservado en caja n° 8)**;

282. Copia certificada del Legajo Personal de Víctor Francisco Farré, presentando foliatura irregular, **(reservado en caja n° 8)**;

283. Copia certificada del Legajo Personal de Carlos Joaquín Alonso, sin foliar, **(reservado en caja n° 8)**;

284. Copia certificada del Legajo Personal de Jorge Eduardo Gregorutti, en fojas 268 conforme foliatura obrante dentro de sello de foliado de Vialidad Nacional, **(reservado en caja n° 9)**;

285. Copia certificada del Legajo Personal de Julio César Ortiz Andino en fojas 505 conforme foliatura obrante dentro de sello de foliado de Vialidad Nacional, **(reservado en caja n° 9)**;

286. Copias de los expedientes de la Dirección Nacional de Vialidad remitidos por el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 3, Secretaría n° 5 (ver fs. 2097), cuyos números se describen a continuación: 2913/13 en I cuerpo de 113 fs.; 6747/07 en I cuerpo de 376 fs.; 10249/12 en I cuerpo de 195 fs.; 12310/07 en II cuerpos de 325 fs.; 16637/09 en II cuerpos de 307 fs.; 16957/08

en III cuerpos de 512 fs.; 18295/08 en V cuerpos de 971 fs.; 22825/13 en I cuerpo de 192 fs., **(reservado en caja n° 10)**;

287. Copias de expedientes de la Dirección Nacional de Vialidad remitidos por el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 3, Secretaría n° 5 (ver fs. 2097), nro.: 648/07 en I cuerpo de 28 fs.; 1950/11 en IV cuerpos de 655 fs.; 4692/07 en I cuerpo de 36 fs.; 5164/07 en II cuerpos de 310 fs.; 6108/09 en I cuerpo de 111 fs.; 8356/11 en II cuerpos de 278 fs.; 8605/07 en II cuerpos de 353 fs.; 10081/11 en I cuerpo de 83 fs.; 10477/07 en II cuerpos de 285 fs.; 13154/07 en III cuerpos de 497 fs., junto con expediente de modificación de obra n° 3 más ampliación de paso (nota interna n° 993.11) a fs. 112; 13191/06 en I cuerpo de 446 fs.; 7078/07 en I cuerpo de 287 fs., **(reservado en caja n° 11)**;

288. Copias de expedientes de la Dirección Nacional de Vialidad remitidos por el Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal n° 3, Secretaría n° 5 (ver fs. 2097), nro.: 732/06 en III cuerpos de 637 fs.; 1039/11 en I cuerpo de 65 fs.; 2253/07 en I cuerpo de 326 fs.; 3286/12 en I cuerpo de 149 fs.; 10474/07 en I cuerpo de 317 fs.; 12271/12 en I cuerpo de 96 fs.; 18431/10 en VII cuerpos de 1181 fs.; 6108/09 en I cuerpo de 111 fs., **(reservado en caja n° 12)**;

- Copias de expedientes de la Dirección Nacional de Vialidad, relativos a la ruta provincial n° 9, con los siguientes nros. y extractos **(reservadas en caja n° 13)**:

289. 9067/07 “S/ estudio, proyecto, Lic. Adjudicación y contrato – RP n° 9 – prov. De Santa Cruz- Tr.: RN n-° 3 –RN n° 40” a fs. 260;

290. 4837/07 “certif. de anticipo financiero – Ruta prov. N° 9. Tr. Ruta n° 3- Ruta n° 40 $71.474.419,33” a fs. 42;

291. 12010/07 “Certif. n° 6 - RP n° 9 – tr: rt. Nac. N° 3 – rt. Nac. N° 40 $3.025.599,84 – p/austral construcciones S.A.” a fs. 46;

292. 3987/07 "C/ secretaría de turismo de la Nación y la Adm. Gral. De la prov. De Santa Cruz – Ruta Prov. n-° 9 y n° 2 Conexión Zona turística del Calafate y del Glaciar Perito Moreno.-" a fs. 53;

293. 6167/07 "certif. n° 1 - Obra RP 0000 – Tr: Rn n° 3 – RN n° 4 – Secc. RN n° 3 (poste SOS n° 25) RN n° 40 - $10.659.352, 27" a fs. 47;

294. 6959/07 "certif. n° 2- RP n° 9- TR. Rn n° 3 –RN n° 40 - $ 8.033.394, 57" a fs. 50;

295. 9762/07 "certif. n 3 – rp n° 9 – tr.: n°3 – RN n° 40- $708.701,62" a fs. 57;

296. 10010/07 "certif. n° 4 – rp n° 9 – tr: RN n° 3 – RN n° 40 - $1.024.603,83" a fs. 42;

297. 11431/07 "certif. n° 5 – RP n° 9 – tr: RN n ° 3 – RN n° 40 - $0,00" a fs. 41;

298. 15395/07 "certif. n° 7 – RP n° 9 – tr: rt nac. N° 3 – rt nac. N° 40 $2.477.387,91" a fs. 51;

299. 15394/07 "certif. n° 8 – RP n° 9 – tr: rt nac. N° 3 – rt nac n° 40 - $2.424.883,24" a fs. 54;

300. 1752/08 "certif. n° 9 – RP n° 9 tr: RN n° 3 – RN n° 40- $2.423.407,00" a fs. 58;

301. 2755/08 "certif. n° 10 – RP n° 9 – tr: RN n° 3 – RN n° 40 $3.504.905,98" a fs. 48;

302. 3367/08 "certif. N° 11 RP n° 9 – tr: RN n° 3 – RN n° 40 - $4.184.261.,81" a fs. 45;

303. 5141/08 "certif. n° 12 11 - RP n° 9 – tr: RN n° 3 – RN n° 40 - $4.254.132,32" a fs. 56;

304. 14702/15 “certif. n° 101 10° prov. jul/15 – ob: est, proy, y construc. De ob. bas. y enr. RP n° 9 – TR: RN n° 3- n° 40” a fs. 80.

- Copias certificadas de **(reservadas en caja n° 13)**:

305. Anexo-A que reza “convenio” en 27 fojas;

306. Anexo-B que reza “planillas de pagos” en 5 fojas;

307. Anexo-C que reza “comprobantes de pagos” en 305 fojas;

308. Oficio de fecha 18 de julio de 2016, nota C.G.A. y F. n° 037, firmado por el contador Jorge R. Del Pup -Coordinador General de Administración y Finanzas de la Dirección Nacional de Vialidad dirigido al doctor Ricardo Stoddart - responsable del Servicio de Asuntos Jurídicos de la Dirección Nacional de Vialidad **(reservado en caja n° 14)**;

- Copias de expedientes de la Dirección Nacional de Vialidad, relativos a la ruta provincial n° 9, con los siguientes nros. y extractos **(reservadas en caja n° 14)**:

309. 17259/2015 “Certif. n° 86 15° Def – Sep/15 – Obra: Est., Proy. y Const. Ob. Bas. y Pav. RN n° 3 – TR: km 1867 – km 1908.60.-”, en 87 fojas;

310. 17263/2015 “Certif. n° 109 21° Prov. Sep/15 – Obra: Const. de Ob. Bas. y Pav. Avenida Circunvalación Caleta Olivia RN n° 3.-”, en 83 fojas;

311. 18295/2008 “Certif. n° 78 20° Def – Sep/15 – Obra: Est. Proy. y Const. de Ob. Bas. y Pav. RN n° 3 – TR: Rada Tilly – km 1867.-”, en 91;

- Copias certificadas de **(reservadas en caja n° 14)**:

312. Anexo-A que reza “contrato de obra pública” en 53 fojas;

313. Anexo-B que reza “planillas de pagos” en 23 fojas;

314. Anexo-C que reza “comprobantes de pagos” en 913 fojas;

- Expedientes originales de la DNV **(reservados en caja n °15)**:

315. n° 17686/2015 en 52 fs.;

316. 17752/2015 en 53 fs.;

317. 17567/2015 en 53 fs.;

318. 18220/2015 en 77 fs.;

319. 18218/2015 en 77 fs.,

320. 17128/15 en 112 fs.;

321. 17125/15 en 111 fs.;

322. 17130/15 en 110 fs. (estos últimos tres corresponden a la Ruta Nacional 83 Formosa);

323. Bibliorato de color gris que reza "*Legajo Principal Informe UAI n° 03/2016: "Gestión de Obras en la Provincia de Santa Cruz - año 2016 – Tomo I*" en un total de 479 fojas, que contiene un CD que reza "*Base de datos Inf. Def. n° 3/2016 Fotos Santa Cruz*" incorporado a fs. 49 **(reservado en caja n °15)**;;

324. Bibliorato gris que reza "*Legajo principal Informe UAI n° 03/2016 "Gestión de Obras en la Provincia de Santa Cruz- año 2016- Tomo II*" en un total de 525 fojas, (salta de foja 308 a 310) **(reservado en caja n °15)**;

325. Bibliorato gris que reza "*Legajo principal informe UAI n° 03/2016 "Gestión de Obras en la Provincia de Santa Cruz –año 2016 – Tomo III*" en un total de 77 fojas **(reservado en caja n °15)**;;

326. Sobre de papel madera n° 1 que contiene un CD que reza "Fotos Santa Cruz – Rutas Nacional – RN n° 3, RN n° 40, RN n° 281, RN n° 288 – (firma ilegible) Auditoría Interna Vialidad Nacional" **(reservado en caja n °15)**;;

327. Sobre de papel madera n° 2 que reza "ruta nacional n° 3 – Informe Sectorial del Pte. De la AGN – Leandro Despouy- que contiene el informe "Una década al cuidado de los fondos públicos" octubre 2014, en 87 **(reservado en caja n °15)**;;

328. Sobre de papel madera n° 3, que reza “documentación aportada el 7/09/16 por Gustavo César Torres – Dr. Pérez Duhalde” que contiene una carpeta de color verde con la inscripción “causa 5048/16 Grupo Austral etc. Anexos Ing. Torres”, sin foliar **(reservado en caja n °15)**;

329. Sobre de papel madera n° 4 con la inscripción “documentación aportada por DNV”, que contiene la documentación recibida en la Fiscalía el 12 de agosto de 2016 certificada a fs. 1387, en 81 fs., que a continuación se detalla: informes y piezas de expedientes de obras realizadas en las rutas RN 3, RN 288, RP 2, RP 9, RP 25, en 70 fs.; un modelo de formulario para gestionar certificado de adjudicación, en 1fs. y un cuadro comparativo de asignación y estado de rutas provinciales y nacionales en 1 fs.; impresiones de “resúmenes de obra” de la DNV, en un total de 9 fs.; sobre de papel madera n° 5 con la inscripción “informe n° 480/06 DNV – Informe aportado por Nieva (AGN) al prestar declaración testimonial fs. 1143” que contiene informe 480/06 sobre Dirección Nacional de Vialidad - Contratos de Rehabilitación y Mantenimiento, en 46 fs.; informe de la AGN sobre el programa 16 “mantenimiento” y seguimiento de las etapas de ejecución física y financiera de las obras que lo integran, correspondiente al ejercicio 2009, en 53 fs.; informe de la AGN sobre el programa 16 “mantenimiento” y seguimiento de las etapas de ejecución física y financiera de las obras que lo integran, correspondiente al ejercicio 2011, en 70 fs., **(reservado en caja n °15)**;

330. Copias certificadas de las Resoluciones del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios que a continuación se detallan: 1) nro.257 de fecha 8 de mayo de 2007 junto con planillas anexas; 2) n° 762 de fecha 25 de septiembre de 2007 junto con planillas anexas; 3) n° 401 de fecha 14 de agosto de 2007 junto con planillas anexas; 4) n° 950 de fecha 26 de octubre de 2007 junto con planillas anexas; 5) n° 1394 de fecha 25 de noviembre de 2008 junto con

planillas anexas; 6) n° 1394 de fecha 30 de diciembre de 2008 junto con planillas anexas; 7) n° 1495 de fecha 22 de diciembre de 2008 junto con planillas anexas; 8) n° 131 de fecha 11 de febrero de 2009 junto con planillas anexas; 9) n° 131 de fecha 16 de marzo de 2009 junto con planillas anexas; 10) n° 189 de fecha 26 de marzo de 2009 junto con planillas anexas; 11) n° 1779 de fecha 17 de septiembre de 2009 junto con planillas anexas; 12) n° 1938 de fecha 21 de octubre de 2009 junto con planillas anexas; 13) n° 2310 de fecha 18 de diciembre de 2009 junto con planillas anexas; 14) n° 926 de fecha 8 de julio de 2010 junto con planillas anexas; 15) n° 288 de fecha 28 de abril de 2010 junto con planillas anexas; 16) n° 174 de fecha 23 de febrero de 2010 junto con planillas anexas; 17) n° 307 de fecha 30 de abril de 2010 junto con planillas anexas; 18) n° 2415 de fecha 10 de diciembre de 2009 junto con planillas anexas; 19) n° 2 de fecha 12 de diciembre de 2011 junto con planillas anexas; 20) n° 1490 de fecha 20 de diciembre de 2013 junto con planillas anexas; 21) n° 183 de fecha 3 de abril de 2014 junto con planillas anexas; 22) n° 1745 de fecha 11 de octubre de 2011 junto con planillas anexas; 23) n° 251 de fecha 28 de junio de 2012 junto con planillas anexas; 24) n° 1004 de fecha 10 de agosto de 2012 junto con planillas anexas; 25) n° 1687 de fecha 23 de octubre de 2012 junto con planillas anexas; 26) n° 2475 de fecha 21 de diciembre de 2012 junto con planillas anexas; 27) n° 307 de fecha 15 de abril de 2013 junto con planillas anexas; 28) n° 441 de fecha 6 de agosto de 2015 junto con planillas anexas; 29) n° 441 de fecha 8 de abril de 2015 junto con planillas anexas; 30) n° 273 de fecha 17 de marzo de 2015 junto con planillas anexas; 31) n° 630 de fecha 11 de noviembre de 2015 junto con planillas anexas; 32) n° 670 de fecha 13 de mayo de 2015 junto con planillas anexas; 33) n° 670 de fecha 23 de noviembre de 2015 junto con planillas anexas; 34) n° 1552 de fecha 19 de diciembre de 2014 junto con planillas anexas**, (reservado en la caja n° 16)**;

331. Sobre de papel madera con inscripción “documentación aportada por la DNV (12/10/16)” que contiene planillas correspondientes a las Ruta Provincial n° 9 en 4 fs.; a la Ruta Provincial n° 2 –Cóndor Cliff- La Esperanza- en 4 fs.; a la Ruta Provincial n° 9 – Ruta Nacional 3- Ruta Nacional 40- en 10 fs.; a la Ruta Provincial 9 – Ruta Nacional n° 40- en 10 fs.; a la Ruta Provincial N° 9 – Ruta Nacional N° 3- Ruta Nacional N° 40- en 10 fs.; copia de convenio entre la DNV y la AGVP en relación a la Ruta Nacional n° 40 Tramo Rospentek – Guer Aike- Sección Bella Vista – Estación Buitreras” en 3 fs.; convenio celebrado entre la Secretaría de Turismo de la Nación, la DNV y la A.G.V.P. con fecha 23 de enero de 2007 en 4 fs.; del acuerdo sobre fortalecimiento de la infraestructura vial para el desarrollo minero de la Provincia de Santa Cruz de fecha 14 de febrero de 2007 en 4 fs.; del convenio marco celebrado entre la DNV y la A.G.V.P. con fecha 14 de junio de 2006 en 2 fs.; de la nómina de equipos de AUSTRAL CONSTRUCCIONES en 33 fs.; de las designaciones de representante técnico por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. en 34 fs.; dos cuadros comparativos de obras adjudicadas a AUSTRAL CONSTRUCCIONES; un sobre blanco que reza “información aportada por la DNV 12/10/16 CD n° 2 conteniendo DVD-R marca “Verbatim” y un sobre blanco que reza “Información aportada por la DNV el 12/10/16 CD N° 1” que contiene un DVD-R marca “Verbatim”, **(reservado en la caja n° 17)**;

- Copias certificadas de expedientes administrativos que a continuación se describen -aportados por la Dirección Nacional de Vialidad en la presentación de fs. 2848/2853, del 28/09/2016- **(reservados en la caja n° 17)**:

332. n° 10476/2007 de extracto “s/ Proyecto, licitación, adjudicación y contrato de obra – Obra: Estudio, Proyecto y Construcción de Obras Básicas y

enripiado – RT PRO. N2-TR: Cóndor Cliff- La Esperanza – Pcia. De Santa Cruz“ en II cuerpos a fs. 253;

333. n° 8605/2007 de extracto “s/ estudio, proyecto, licitación, adjudicación y contrato de obra – Const. De Obras Básicas y Repavimento en la Ruta N40- Tr: Rospentek- Guer Aike en II cuerpos a fs. 353;

334. n° 1615/2008 de extracto “s/ proyecto, licitación, adjudicación y contrato de obra – Restauración de Canteras – RN N3- Tr.: Lte.c / Chubut- Monte Aymond (Segunda Etapa) – Nota nro.41/08 a fs. 189;

- Copias certificadas de expedientes administrativos que a continuación se escriben, aportados por la Dirección Nacional de Vialidad en la presentación de fs. 848/2853, del 28/09/2016 **(reservados en la caja n° 18)**:

335. n° 12.310/2007 de extracto “s/ estudio, proyecto y cons. De obras Básicas y Pavimentación – RN N 40- TR: Guer- Aike- Punta Loyola” en II cuerpos a fs. 325;

336. n° 13154/2007 de extracto “Modif N1 y Proy, Lic, Adjud. y Contrato – Rutas N40 y 293 TR: Rospentek – Pte Blanco y Otro – Provincia de Santa Cruz” en III cuerpos a fs. 497;

337. n° 2253 de extracto s/ Proyecto, licitación, Adjudicación y Contrato de la Obra – Repav de la RN N3- Tr: Prog. 1970, 40 – Prog. 2026.00 a fs. 326,;

- Copias certificadas de expedientes administrativos que a continuación se describen -aportados por la Dirección Nacional de Vialidad en la presentación de fs. 2848/2853, del 28/09/2016 **(reservado en la caja n° 19)**:

338. n° 13.191/2006 de extracto “s/ proyecto, licitación y otros – RN N3 – Tr: Av. Circunvalación – Caleta Olivia a fs. 446;

339. n° 7078/2007 de extracto “s/ Proyecto, Licitación, Adjudicación y contrato de Obra Ruta RN40 TR: Rospentek –Guer-Aike – Prov. De Santa Cruz a fs. 287;

340. n° 16751/2011 de extracto “s/ Proyecto, Licitación, Adjudicación y Contrato de Obra – Plan de Restauración y Remediación de Canteras Ruta Nac N3- TR: Límite con Chubut- Monte Aymond” en II cuerpos a fs. 362 junto con 3 fs. Adicionales;

- Copias certificadas de expedientes administrativos que a continuación se describen -aportados por la Dirección Nacional de Vialidad en la presentación de fs. 2848/2853, del 28/09/2016 **(reservados en caja n° 20)**:

341. n° 11707/2006 de extracto “C/D.P.V. de Santa Cruz s/ Plan de restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 3 en 292;

342. n° 6746/2007 de extracto “estudio proyecto y construcción – Ruta Prov. N° 12- km. 245- Pico Truncado- Emp: AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. a fs. 273;

343. n° 8604/2007 de extracto “s/ estudio, proyecto, licitación, adjudicación, y contrato de la obra – Obras Básicas y enripiados en RP n° 39- tr: RP N 43 Bajo Caracoles – Prov. De Santa Cruza fs. 22;

344. n° 1616/2008 de extracto “s/ proyecto, licitación, adjudicación y contrato de obra- restauración de canteras- RN N 281-TR: PTO DESEADO- RN N3- nota N 40/08 a fs. 183;

345. n° 9067/2007 de extracto “s/ estudio, proyecto, licitación, adjudicación, y contrato RP N9- Prov. De Santa Cruz- tr RN N3- RN N 40 a fs. 260,;

- Copias certificadas de expedientes administrativos que a continuación se describen, aportados por la Dirección Nacional de Vialidad en la presentación de fs. 2848/2853, del 28/09/2016 **(reservados en caja n° 21)**:

346. n° 5164/2007 de extracto "s/ proyecto, licitación, adjudicación y pte. Blanco- Bella Vista- Prov. De Santa Cruz en II cuerpos a fs. 310;

347. n° 1614/2008 de extracto "s/ Proyecto, licitación, adjudicación y contrato de obra – restauración de canteras – RN 288- Tr: Pto. Punta Quilla – Pto. Santa Cruz y otros – Nota n° 42/08 – Prov. De Santa Cruz en 198 fs;

348. n° 6748/2007 de extracto "s/ estudio, proyecto y construcción, obras básicas –Ruta Provincial n° 25 – Tr: San Julián – Gdor. Gregores – Emp: AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A." en 262 fs,;

349. Bibliorato de color gris identificado en el lomo con el N° 51, conteniendo documentación Alcance SIGEA AFIP 10023-1233-2015/1 en un total de 335 fojas en foliatura original de AFIP, **(reservado en la caja n° 22)**;

350. Bibliorato de color gris identificado en el lomo con el N° 56, que contiene expediente de la Inspección General de Justicia "Nro. correlativo entidad n° 1.721.325" de la firma "AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A." en un total de 190 fojas, **(reservado en caja n° 22)**;

351. Alcance SIGEA AFIP N° 10023-5896- 2016 en 12 fojas en foliatura original de AFIP, **(reservado en la caja n° 23)**;

352. Alcance SIGEA AFIP N° 13288-945-2016/2, en un total de 16 fojas en foliatura original de AFIP, obrando glosado a fs. 9 un sobre blanco con un DVD-R marca Verbatim **(reservado en la caja n° 23)**;

353. Alcance SIGEA AFIP N° 13288-945- 2016/5, en un total de 31 fojas en foliatura original de AFIP, obrando glosado a fs. 8 un sobre blanco con un CD-R

marca Pelikan y a fs. 29 un sobre con un sobre más pequeño sin abrir con un disco compacto, **(reservado en la caja n° 23)**;

354. Alcance SIGEA AFIP N° 13288-945-2016/6, en un total de 35 fojas en foliatura original de AFIP, obrando glosado a fs. 21 un sobre blanco que contiene (1) CD-R marca Pelikan, **(reservado en la caja n° 23)**;

355. Alcance SIGEA AFIP N° 13288-945-2016/1, en un total de 12 fojas en foliatura original de AFIP, obrando a fs. 9, 10 y 11, respectivamente, sendos sobres con tres (3) CD-R marca Verbatim, **(reservado en la caja n° 23)**;

356. Sobre de color marrón identificado como "U 23", que contiene en su interior: a) un (1) cuerpo identificado como "Alcance n° 10023-4958-2016/1" consistente en documentación remitida por la AFIP respecto de los distintos contribuyentes solicitados, en un total de 10 fs., conteniendo un sobre glosado en fs. 4, el cual contiene un disco compacto en su interior; b) un (1) cuerpo identificado como "Alcance n° 10023- 4958-2016/7" consistente en documentación remitida por la AFIP, respecto de "Álcalis de la Patagonia SAIC" "Los Sauces S.A." en un total de 36 fs. c) un (1) cuerpo identificado como "Alcance n° 10023-4958-2016/19" consistente en documentación remitida por la AFIP, respecto de los distintos contribuyentes solicitados, en un total de 10 fs. d) un (1) paquete identificado como "Alcance n° 10023- 4958-2016/17" la que consiste en información fiscal remitida por la AFIP respecto de los distintos contribuyentes solicitados, en un total de 136 fs., **(reservado en la caja n° 23)**;

357. Copia de oficio remitido por AFIP con fecha 9 de junio de 2016, en un total de 5 fojas, **(reservado en la caja n° 23)**;

358. Alcance SIGEA AFIP N° 10023- 4958-2016, en un total de 6 fojas; Alcance SIGEA AFIP N° 10023- 4958-2016/3, en un total de 18 fojas, **(reservado en la caja n° 23)**;

359. Alcance SIGEA AFIP N° 10023-4958-2016/5, en un total de 16 fojas, **(reservado en la caja n° 23)**;

360. Alcance SIGEA AFIP N° 10023-4958-2016/10, en un total de 26 fojas, **(reservado en la caja n° 23)**;

361. Alcance SIGEA AFIP N° 10023-4958-2016/15 en un total de 6 fojas, **(reservado en la caja n° 23)**;

362. Carpeta de color negro con inscripción "Auditoría General de la Nación" que contiene informes de la Auditoría General de la Nación de fechas 18 de abril de 2005 y 26 de agosto de 2010 y anexos del Decreto de Necesidad y Urgencia n° 1764/11 en 244 fs, **(reservado en la caja n° 24)**;

363. Carpeta de color negro con inscripción "2004 a 2008" que contiene decisiones administrativas n° 2/2004, 1/2005, 1/2006, 1/2007, 1/2008; mensajes de remisión al Congreso Nacional de los proyectos de presupuestos 2004, 2005, rubricados por Jefes de Gabinete y Ministros de Economía, con sus respectivos anexos; anexos de proyectos de ley de presupuesto de los años 2006, 2007, 2008; decretos n° 1856/2007, 1108/2007, 152/2007, suscriptos por Néstor Kirchner y Cristina Fernández, con acuerdo general de ministros, y sus respectivos anexos; decreto n° 22/2007, sobre designaciones (José Francisco López), suscripto por Cristina Fernández de Kirchner, Alberto Fernández y Julio De Vido; comunicados de prensa sobre aspectos relevantes de presupuestos de la administración general 2008; anexo del DNU 1472/08. Todo ello, en 296 fs; **(reservado en la caja n° 24);**

364. Carpeta de color negro con inscripción "2009" que contiene mensaje de envío al Congreso de la Nación de proyecto de presupuesto, con los correspondientes anexos, comunicado de prensa de aspectos relevantes de presupuesto de la administración nacional 2009, decreto de promulgación de ley de presupuesto, decreto n° 1801/2009 rubricados por la presidente de la nación en

acuerdo general de ministros; decisiones administrativa n° 168/2009, 410/2009 y 2/2009 sus anexos. Todo ello, en 310 fs, **(reservado en la caja n° 24)**;

365. Carpeta de color negro con inscripción "2010 – 2011" que contiene mensaje de envío al Congreso Nacional del proyecto de presupuesto del año 2010 y 2011 y sus anexos; comunicados de prensa de aspectos relevantes del proyecto de presupuesto de la administración nacional 2010 y 2011; decreto n° 2052/2010 suscripto por Cristina Fernández en acuerdo general de ministros y sus anexos; decisiones administrativas n° 285/2010 suscripta por el jefe de gabinete de ministros y n° 730/2010, 1/2011, 765/2010, 1003/2010, 2/2010, 1330/2011 y 19/2011 firmadas por el jefe de gabinete de ministros y el ministro de economía, con sus anexos; decretos n° 2053, 2054, 80/2011 y 79/2011 suscriptos por Cristina Fernández, en el primer caso, con el jefe de gabinete y ministro de economía, en el segundo caso, en acuerdo de ministros, con sus respectivos anexos; decreto n° 1764 suscripto por Cristina Fernández en acuerdo general de ministros, con sus anexos. Ello, en un total de 210 fs, **(reservado en la caja n° 24)**;

366. Carpeta de color negro con inscripción "2012-2013" que contiene mensaje de envío al Congreso Nacional del proyecto de presupuesto para el año 2012 y 2013 junto con anexos; comunicados de prensa de aspectos relevantes del proyecto de presupuesto de la administración nacional 2012 y 2013, con sus anexos; decreto n° 259/2011, 2107/2012, firmados por Cristina Fernández, el jefe de gabinete y el ministro de economía; decretos n° 2436/2012 y 1170/2013 firmado por Cristina Fernández en acuerdo general de ministros, con sus anexos; decisiones administrativas n° 1200/2012, 1/2012, 150/2013, 1/2013 firmadas por el jefe de gabinete y ministro de economía, con sus anexos. Todo ello, en un total de 110 fs, **(reservado en la caja n° 24)**;

367. Carpeta de color negro con inscripción "2014-2015" que contiene mensaje de envío al Congreso Nacional del proyecto de presupuesto para el año 2014 y 2015 junto con anexos; comunicados de prensa sobre aspectos relevantes del proyecto de presupuesto de la administración nacional 2014 y 2015 con sus anexos; decreto n° 1577/2013, firmado por el vicepresidente, jefe de gabinete y ministro de economía; decreto n° 1246/2014 firmado por Cristina Fernández en acuerdo general de ministros; decisiones administrativas n° 837/2014, 1107/2014, 1205/2014, 1/2014, 940/2015, 1/2015 firmadas por el jefe de gabinete y ministro de economía y anexos; decreto 2102/14 firmado por Cristina Fernández, jefe de gabinete y ministra de industria. Todo ello, en un total de 99 fs. **(reservado en la caja n° 24)**;

368. Carpeta de color negro con inscripción "información recabada en c/n 5048/16" que contiene copias certificadas de documentación obtenida en el marco de la causa 11.352/2014 correspondiente a aquella secuestrada en los autos n° 3017/2013 del Juzgado Federal n° 7 en 308 fs. **(reservado en la caja n° 24)**;

369. Libro IVA venta de la firma "AUSTRAL CONSTRUCCIONES" libro n° 1 rubrica 46329-03 de 250 fojas completas, **(reservado en la caja n° 25)**;

370. Libro IVA venta de firma "AUSTRAL CONSTRUCCIONES" de 250 fojas completo hasta la foja 70 de abril a diciembre de 2012, **(reservado en la caja n° 25)**;

371. Libro Inventario y Balance n° 1de la firma "AUSTRAL CONSTRUCCIONES" rubrica 46320-03 de 250 fojas utilizadas hasta la 175 inclusive, **(reservado en la caja n° 25)**;

372. Libro Diario n° 3 de la firma "AUSTRAL CONSTRUCCIONES" rubrica 72013-09 de 250 fojas utilizada hasta la 201 inclusive, **(reservado en la caja n° 25)**;

373. Libro Diario n° 2 de la firma “AUSTRAL CONSTRUCCIONES” rubrica 69891-09 de 250 fojas utilizadas, **(reservado en la caja n° 25)**;

374. Libro diario n° 1 copiador de la firma “ALUCOM AUSTRAL SRL” de 250 fojas completo hasta la 242 inclusive y anulado de la 243 a la 250 inclusive, **(reservado en la caja n° 25)**;

375. Cuerpo de Proveedores N°2 de la firma “AUSTRAL CONSTRUCCIONES” en 228 fojas, **(reservado en la caja n° 25)**;

376. Copias de tres libros IVA Compras de la firma “ALUCOM AUSTRAL SRL” de los periodos enero-diciembre del año 2009 de fs. 1001 a 1116, enero-diciembre del año 2010 de fs. 1117 a 1247 y enero-diciembre del año 2011 de 1248 a 1358, **(reservado en la caja n° 25)**;

377. CPO Proveedores n° 3 de la firma “ALUCOM AUSTRAL” en 63 fojas en copias, **(reservado en la caja n° 25)**;

378. De la firma BADIAL S.A. dos -2- Libros Diarios uno del período julio 2008 a junio 2010 y otro de julio 2010 a junio 2011, **(reservado en la caja n° 25)**;

379. CPO PROVEEDORES n° 7 en 75 fojas todo ello en copias, **(reservado en la caja n° 25)**;

380. De la firma “LA ESTACIÓN S.A.” un -1- Libro Diario abril 2009-marzo 2010 de fs. 343 a 370, **(reservado en la caja n° 25)**;

381. De la firma “DON FRANCISCO S.A.” un -1- libro IVA Compras n° 3 2010-2011 en copias, **(reservado en la caja n° 25)**;

382. “KANK Y COSTILLA S.A. y ALUCOM Y AUSTRAL SRL.”: **a)** cinco (5) cuerpos con caratulas que rezan “Anexo VII contribuyente: Kank y Costilla SA cuit: 30-53795586-0” en un total de 975 fs. **b)** dos (2) paquetes con

caratulas que rezan "Anexo VIII contribuyente: Alucom y Austral SRL cuit: 30-70849688-6" en un total de 376 fs, **(reservado en la caja n° 26)**;

383. "AUSTRAL CONSTRUCCIONES .S.A.": seis (6) cuerpos con caratulas que rezan "Anexo V contribuyente: AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA cuit: 30- 70837272-9", en un total de 1149 fs, **(reservado en la caja n° 27)**;

384. "LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES S.A.": tres (3) paquetes con caratulas que rezan "Anexo VI contribuyente: Loscalzo y Del Curto Construcciones SA cuit: 30-67367566-9", en un total de 556 fs, **(reservado en la caja n° 28)**;

385. "VALLE MITRE S.A.": cinco (5) cuerpos con caratulas que rezan "Anexo I contribuyente: Valle Mitre S.A Cuit: 30-70890588-3" en un total de 827 fs, **(reservado en la caja n° 29)**;

386. "DON FRANCISCO S.A., BADIAL S.A.": **a)** Anexo X respecto de "Don Francisco SA" en 4 cuerpos que van de fs. 1 a fs. 789; **b)** Anexo XI respecto de "Badial SA" en 3 cuerpos de fs. 1 a fs. 495, **(reservado en la caja n° 30)**;

387. "Sucesión de Néstor C. Kirchner anexos 17, 18 y 19":**a)** Anexo XVI respecto de "Sucesión de Néstor Carlos Kirchner" en 3 cuerpos que van de fs. 1 a fs. 492; **b)** Anexo XVII que reza "Punto 8 -Fiscalizaciones-" en 15 cuerpos que van de fs. 1 a fs. 449 poseyendo información de Fiscalizaciones respecto de "Hotesur SA", "AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA", "Loscalzo y Del Curto Construcciones SRL", "Kank y Costilla SA", "Alucom Austral SRL", "La Estación SA", "Don Francisco SA", "Badial SA", "Diagonal Sur Comunicaciones SA" y "La Aldea del Chalten SA"; **c)** Anexo XVIII que reza "Punto 9 -Denuncias Penales-" en 1 cuerpo que va de fs. 1 a fs. 26; **d)** Anexo XIX que reza "Punto 11 -Base APOC-" en 1 cuerpo de fs. 1 a fs. 16; **e)** sumario de AFIP n° 43004/2012 de fecha 28/02/2013 contribuyente "Kank y Costilla", de fs. 131 a 167; **f)** sumario de AFIP n°

431/005/12 respecto de “Kank y Costilla” de fecha 28/02/2013, foliado de fs. 169 a 208, **(reservado en la caja n° 31)**;

388. “Caja n° 1 Báez, Martín”: **1)** 4 cuerpos con carátula que reza “Bienes Personales 2006”, en un total de 610 fojas y **2)** 4 cuerpos con carátula que reza “Ganancias 2006” en un total de 687 fojas, **(reservado en la caja n° 32)**;

389. “Caja N° 2 Báez, Lázaro Gcias”: **1)** 8 cuerpos con carátula que reza “Ganancias 2006” **2)** 1 cuerpo con carátula que reza “ganancias 2005”, todo ello en un total de 1510 fojas, **(reservado en la caja n° 33)**;

390. “Caja N° 3 Báez, Lázaro Bs. Ps.”: **1)** 7 cuerpos con carátula que reza “bienes personales 2006” ; **2)** 1 cuerpo con carátula que reza “bienes personales 2005”, en un total de1396 fojas; **3)** Sobre de papel madera con inscripción de AFIP que contiene: a) un (1) sobre de color blanco que reza “Báez Martín y que contiene caja contenedora de CD, con CD-R marca Verbatim que reza “Báez Martín secreto fiscal”; b) un (1) sobre de color blanco que contiene caja contenedora de CD, con CDR marca Verbatim que reza “Lázaro Báez secreto fiscal” **(reservado en la caja n° 34)**;

391. Expediente 4596/06 en II cpos. de fs. 359 **(reservado en la caja n° 35)**;

392. Expediente 0004195/08 s/estudio, proyecto, licitación, adjudicación y contrato de obra en II cpos de fs. 409 **(reservado en la caja n° 35)**;

393. Expediente 0012328/07 caratulado “Ruta Provincial Nº 12 – tramo empalme ruta prov. 25- Pico Trunc. – sección Emp. Ruta prov. 25- GDOR Moyano” en III cpos. de fs. 585 **(reservado en la caja n° 36)**;

394. Expediente Nº 0228/04 que reza “Sta. Cruz” en III cpos. de fs. 534; planilla “Pasos del Proyecto Adm: pliego FTN” **(reservado en la caja n° 37)**;

395. Sobre que reza "copias de piezas de causas n° 3017/13 y 3215/15 del Jdo. Federal 7" que contiene copias certificadas de fs. 210/213, 868/875, 1057/1068, 4601/23, 5295/345, 13375/13386, 21178/81, 21687/21727, 21939/21940 de los autos 3017/13 caratulados "Báez, Lázaro y otros s/ encubrimiento y otros" y fs. 617/668 de los autos 3215/15 caratulados "Báez, Lázaro y otros s/ av. de delito" **(reservado en la caja n° 38)**;

396. Sobre que reza "copia de expediente IGJ formado a raíz de la intervención judicial a AUSTRAL CONSTRUCCIONES" que contiene expediente n° 1721325 en fs. 186; sobre que reza "copias certificadas de sumario 1035/16 s/ irregularidades en el distrito. 23" que contiene copias certificadas del EX0001035/2016 s/ irregularidades en el 23° dto. Santa Cruz en fs. 210 **(reservado en la caja n° 38)**;

397. Sobre que reza "copias certificadas de sumario 1035/16 s/ irregularidades en el distrito. 23" que contiene copias certificadas del EX0001035/2016 s/ irregularidades en el 23° dto. Santa Cruz en fs. 210 **(reservado en la caja n° 38)**;

398. Anexo acompañado en la presentación de fecha 14/10/16 por la Dirección Nacional de Vialidad, a fs. 2627, compuesto por las siguientes piezas: nota Nº 006773 en fs. 2 en el marco de la causa n° 5048/16 caratulada "Grupo Austral y otros s/ abuso de autoridad y los deberes de func. pub y otros" junto con: nota Nº 5519 en fs. 3; copias simples de acta de apertura n° 464.589- AGVP-06 en fs. 2; resolución n° 716 de fecha 27-02-07 en fs. 2; resolución de fecha 06-03-07 n° 800 en fs. 2; nota de fecha 23/02/07 dirigida al Ing. Jefe Juan Carlos Cerrato en fs. 5; contrato de obra pública celebrado el 06/03/07 entre la Administración Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa Gotti S.A. en fs. 4; resolución de fecha 06-03-07 en fs. 1; acta de apertura n° 465436- AGVP-07 en fs. 1;

resolución n° 2095 de fecha 22-07-10 en fs. 2; resolución n° 2160 del 27-07-10 en fs. 2; nota de fecha 17-03-07 dirigida al Ing. Jefe Juan Carlos Cerrato en fs. 4; contrato de obra pública de fecha 13-08-10 celebrado entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. en fs. 3; contrato de obra pública celebrado en septiembre del año 2010 entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. en fs. 1; resolución de fecha 23-10-10 n° 2858 en fs. 1; contrato de obra pública celebrado en septiembre del año 2010 entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. en fs. 1; resolución de fecha 17-08-10 n° 2407 en fs. 2; acta de apertura n° 457332 de fecha 24-11-11 en fs. 2; resolución de fecha 02-12-11 n° 4771 en fs. 1; resolución de fecha 13-12-11 n° 4892 en fs. 2; nota dirigida al Ing. Daniel López Geraldi de fecha 30-11-11 en fs. 6; contrato de obra pública entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. celebrado en el mes de diciembre del año 2011 en fs. 3, resolución de fecha 15-12-11 n° 4905 en fs. 2; acta de apertura de fecha 29-11-11 en fs. 2; resolución de fecha 02-12-11 n° 4774 en fs. 1; resolución de fecha 13-12-11 n° 4895 en fs. 2; nota dirigida al Ing. Daniel López Geraldi de fecha 01-12-11 en fs. 5; contrato de obra pública entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. en fs. 6; acta de apertura de fecha 25-12- 11 en fs. 2; nota dirigida al Ing. Daniel López Geraldi de fecha 01-12- 11 en fs. 5; resolución de fecha 02-12-11 n° 1770 en fs. 1; resolución de fecha 13-12-11 n° 4894 en fs. 2; contrato de obra pública entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y KANK Y COSTILLA S.A. del mes de diciembre del año 2014 en fs. 6; acta de apertura de fecha 29-11-11 en fs. 1; nota dirigida al Ing. Daniel López Geraldi de

fecha 01-12-11 en fs. 5; resolución Nº 4775 de fecha 02- 12-11 en fs. 1; resolución Nº 4896 de fecha 13-12-11 en fs. 2; contrato de obra pública celebrado entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES S.R.L. de fecha 21-12-11 en fs. 3; resolución Nº 094 de fecha 23-01-12 en fs. 2; acta de apertura de fecha 26-03-07 en fs. 1; nota dirigida al Ing. Juan Carlos Cerrato de fecha 28-03-07 en fs. 4; resolución n° 1231 de fecha 28-03-07 en fs. 2; resolución n° 1345 de fecha 09-03-07 en fs. 2; contrato de obra pública celebrado entre la Adm. Gral. de Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A de fecha 09-03-07 en fs. 3; acta de apertura de fecha 12-03-07 en fs. 1; nota dirigida al Ing. Juan Carlos Cerrato de fecha 13-03-07 en fs. 4; resolución n° 1454 de fecha ilegible en fs. 2; resolución n° 2144 de fecha 05-06-07 en fs. 2; contrato de obra pública celebrado el 06-06-07 entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y KANK Y COSTILLA S.A en fs. 4; resolución n° 2226 de fecha 08-06-07 en fs. 2; acta de apertura de fecha 29-03-07 en fs.1; nota dirigida al Ing. Juan Carlos Cerrato de fecha 30-03-07 en fs. 4; resolución n° 1311 de fecha 30-03-07 en fs. 2; resolución n° 1374 de fecha 11-04-07 en fs. 2; contrato de obra pública entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. celebrado el 07-08-07 en fs. 4; resolución n° 3561 de fecha 22-08-07 en fs. 2; acta de apertura de fecha 12-08-05 en fs. 2; resolución n° 2377 de fecha 23-08-05 en fs. 1; nota dirigida al Ing. Ricardo Garione de fecha 23-08-05 en fs. 4; resolución n° 402 de fecha 26-08-05 en fs. 2; resolución n° 2468 de fecha 31-08-05 en fs. 2; póliza n° 1680 en fs. 3; acta de certificación de firmas n° R000862953; legalización n° L006673374; contrato de obra pública celebrado el 02-09-05 entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la Unión Transitoria de Empresas (GOTTI S.A. Y AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.) en fs. 5; resolución n° 2692 de fecha 23-09-

05 en fs. 2; acta de apertura de fecha 19-08-05 en fs. 2; resolución n° 2427 de fecha 30-08-05 en fs. 2; nota dirigida al Ing. Garione de fecha 01-09-05 en fs. 4; resolución n° 2582 de fecha 12-09-05 en fs. 2; resolución n° 2637 de fecha 16- 09-05 en fs. 2; póliza n° 1677 en fs. 3, acta de certificación de firmas n° R000862954; legalización Nº L006673373; contrato de obra pública celebrado el 16-09-05 entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la Unión Transitoria de Empresas (GOTTI S.A. Y AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.) en fs. 5; resolución n° 2672 de fecha 22-09-05 en fs. 2, acta de apertura de fecha 20-02-06 en fs. 2; resolución n° 586 de fecha 08-03-06 en fs.2, nota dirigida al Ing. Cerrato en fs. 4; resolución n° 699 de fecha 15-03-06 en fs. 2; resolución n° 783 de fecha 23-03-06 en fs. 2; acta de apertura de fecha 13-10-06 en fs. 1; nota dirigida al Ing. Cerrato de fecha 26-10-06 en fs. 4; resolución n° 3031 de fecha 27-10-06 en fs. 2; resolución n° 3100 de fecha 02-11-06 en fs. 3; contrato de obra pública entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. celebrado el 03-11-06 en fs. 4; acta de apertura de fecha 26-03-07, nota dirigida al Ing. Cerrato de fecha 27- 03-07 en fs. 4; resolución n° 1230 de fecha 28-03-07 en fs. 2; resolución n° 1344 de fecha 09-04-07 en fs. 2; contrato de obra pública entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. de fecha 09-04-07 en fs. 4; resolución n° 1367 de fecha 10-03-07 en fs. 1; acta de apertura de fecha 18-12-06 en fs. 1, nota dirigida al Ing. Cerrato de fecha 21-12- 06 en fs. 4; resolución n° 0066 de fecha 10-01-07 en fs. 2; resolución n° 115 de fecha 17-01-07 en fs. 2; contrato de obra pública entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. de fecha 22-01-07 en fs. 3; acta de apertura de fecha 12-04-07 en fs. 1; nota dirigida al Ing. Cerrato de fecha 13-04-07 en fs. 4; resolución n° 1455 de fecha 13-04-07 en fs. 2; resolución n° 1520 de fecha

20-04-07 en fs. 2; contra de obra pública entre la Adm. Gral. De Vialidad de la provincia de Santa Cruz y la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. de fecha 23-04-07 en fs. 4; nota dirigida al Ing Cerrato. de fecha 30-01-07 en fs. 4; resolución n° 344 de fecha 29-01-07 en fs. 2; resolución n° 363 de fecha 02-02-07 en fs. 2; pedido n° 21de fecha 15-12-10 firmada por los ingenieros Rafael Andrés y José Carlos Pistan; solicitud de ampliación de plazo de fecha 15-12-10; dos notas libradas por la empresa Staco S.A. dirigida a la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.; nota dirigida al inspector de obras en relación al km 245- Pico Truncado de fecha 23-11-09 **(reservado en la caja n° 38)**;

399. Expedientes remitido por Vialidad Nacional n° 0011379/2007 en III cuerpos de 596 fs. **(reservado en la caja n° 39)**;

400. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0018573/2011 en un cuerpo de 56 fs. **(reservado en la caja n° 39)**;

401. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0020179/2011 en un cuerpo de 57 fs**. (reservado en la caja n° 39)**;

402. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0018561/2011 en un cuerpo de 61 fs. **(reservado en la caja n° 39)**;

403. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0020178/2011 en un cuerpo de 57 fs10271/2005 en un cuerpo de 69 fs. **(reservado en la caja n° 39)**;

404. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0011686/2010 en un cuerpo de 20 fs. **(reservado en la caja n° 39)**;

405. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0012993/2007 en un cuerpo de 283 fs. **(reservado en la caja n° 40)**;

406. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0000391/2004 en un cuerpo de 200 fs. **(reservado en la caja n° 40)**;

407. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0008460/2006 en dos cuerpos de 485 fs. **(reservado en la caja n° 40)**;

408. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0003160/2006 en IV cuerpos de 810 fs. **(reservado en la caja n° 41)**;

409. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0001613/2008 en 195 fs.; fs**. (reservado en la caja n° 42)**;

410. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0001832/2006 en III cuerpos de 627 fs. **(reservado en la caja n° 42)**;

411. Expediente remitido por Vialidad Nacional n° 0011707/2006 en 292 **(reservado en la caja n° 42)**;

412. Documentación acompañada por Vialidad Nacional en la presentación de fecha 24/10/16 (ver fs. 3188), a saber: planilla que reza "fondos recibidos período 2013" a fs. 1; planilla que reza "fondos DNV recibidos período 2014" a fs. 1; planilla que reza "fondos recibidos período 2015" a fs. 1; carpetas con impresiones de pantallas respecto de los pagos de la Dirección Nacional de Vialidad en: expte. Madre 6746/2007 a fs. 5; expte. Madre 12310/2007 a fs. 8; expte. Madre 8853/07 a fs. 13; expte madre 7078/07 a fs. 6; expte madre 8605/07 a fs. 12; expte madre 1614/08 a fs. 1; expte. Madre 1613/08 a fs. 1; expte madre 1615/08 a fs. 1; expte madre. 16751/11 a fs. 1; expte madre 1616/08 a fs. 1; expte madre 10476/07 a fs. 5; expte madre 13154/07 a fs. 10; expte madre 5164/07 a fs. 10; expte madre 8604/07 a fs. 12; expte madre 6748/07 a fs. 6; expte madre 9067/07 a fs. 10; expte madre 13191/06 a fs. 6; expte madre 18925/08 a fs. 5; expte madre 16957/08 a fs. 12. **(reservado en caja n° 43)**;

413. Sobre de color marrón que reza de forma manuscrita y en color rojo "5048/16 *CD remitido DNV el 20/9/16 vialidad", el que contiene un disco compacto CD-R marca "Pelikan", que posee la inscripción "Respuesta nota n°

3421/16 punto 16 a) b) y c) punto 1 y 2", el que se encuentra dentro de una caja plástica transparente **(reservado en caja n° 44)**;

414. Sobre de papel madera con membrete del Ministerio Público de la Nación, que reza "Documentación aportada por la DNV.", el cual contiene un disco compacto "CD-R", marca "Teltron que reza "Obras Sigo U.A.I.- DNV" **(reservado en caja n° 44)**,

415. Copias del expediente n° 2360/2007, extracto: s/ acuerdo sobre fortalecimiento de la infraestructura vial para el desarrollo minero en la prov. de Santa Cruz", a fs. 69 **(reservado en caja n° 44)**;

416. Copias del expediente n° 3987/2007, extracto "c/Secretaría de turismo de la Nación y la Adm. Gral. De la Prov. de Santa Cruz-Ruta Prov. n° 9 y n° 2 conexión zona turística del Calafate y el glaciar Perito Moreno" a fs. 53 **(reservado en caja n° 44)**;

417. Copias certificadas del legajo de salud de José Francisco López, ordenado en el marco de la causa n° 12441/2008, caratulada "López, José Francisco s/ enriquecimiento ilícito…", del registro del Juzgado en lo Criminal y Correccional Federal n° 3, Secretaría n° 6 a fs. 77 **(reservado en caja n° 44)**;

418. Carpeta de color verde aportada por Nelson Guillermo Periotti en el marco de la audiencia indagatoria de fecha 4/11/2016, la que posee dentro: Anexo A: compuesto por copia de la declaración jurada patrimonial de Nelson Periotti en 17 fs.; Anexo B: que contiene cinco fojas compuestas por impresiones de cuadros numerados del 1 al 25, sin anotaciones ni rúbricas; Anexo C: compuesto por una copia de la nota n° 046/P.H.D./97 de la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, de fecha 5 de agosto de 1997, dirigido al Ministro de Economía de la provincia de Santa Cruz, Julio Miguel De Vido, con firma atribuida a Carlos M. Laffite, presidente del directorio de A.G.V.P.; Anexo D: conformado

por impresiones cuya primera foja reza “Obras 2003-2015 Influencia de las empresas en las provincias” en un total de 24 fojas; Anexo E: conformado por impresiones de las actas de apertura correspondientes a las licitaciones n° 46/06 , 01/07, 25/10, 29/11, 32/11, 31/11, 34/11, 33/11 y 15/10, todo ello en un total de 21 fojas; Anexo F: compuesto por un juego de impresiones, cuya primera foja lleva impreso un escudo y reza “Provincia de Santa Cruz Ministerio de Economía y Obras Públicas Administración General de Vialidad Provincial-Bases y Condiciones licitación pública n° 38/06- Obra: Estudio, proyecto y ejecución de obras básicas y enripiado- Ruta: provincial n° 9-Tramo: Ruta nacional n° 3-Ruta nacional n° 40” en un total de 55 fojas; Anexo G: compuesto por copias que en su primera foja reza “Obra: obras básicas y pavimento-Ruta: Nacional n° 40-Tramo: acceso sur Gobernador Gregores Lago Cardiel-Bases y Condiciones” en un total de 10 fojas; Anexo H: integrado por una impresión de la resolución n° 982/03 en un total de 6 fojas; Anexo I: compuesto por una impresión que reza “Ruta Nacional n° 3-tramo Rada Tilly-Caleta Olivia-Valores originales de la obra” en una foja sin firmas y una hoja cuadriculada con anotaciones manuscritas varias correspondientes a distintas fechas y montos; Anexo J: conformado por una impresión en dos fojas, la primera de las cuales reza “Licitación Pública n° 02/16-Pliego de condiciones y especificaciones técnicas particulares”; Anexo K: en el que obra una impresión en tres fojas, la primera de las cuales reza “Bases y Condiciones Generales y Particulares para la Licitación de Obras Viales” (FTN) 1997- Dirección Nacional de Vialidad” y Anexo L: con copias de certificados de obras en un total de seis fojas **(reservado en caja n° 44)**;

419. Documentación aportada por José Francisco López en el marco de su audiencia indagatoria de fecha 3 de noviembre de 2016, consistente en: siete (7) cuadernillos con espiral, con impresiones varias, las que no poseen rúbricas, sellos o

anotaciones algunas; una impresión que reza en su parte superior "Registro Nacional de Constructores y de Firmas Consultoras de Obras Públicas" en dos fojas, sin firmas ni sellos; recorte de hoja correspondiente al diario "Clarín" de fecha 30 de septiembre de 2015, en la que se encuentra un destacado en resaltador naranja sobre el título "Corrupción K-Vialidad busca desarmar el modelo del kirchnerismo" y recorte de hoja correspondiente al diario "Popular" de fecha 7 de octubre de 2016, en la que se encuentra un destacado en resaltador naranja sobre el título "Dietrich criticó la política de obras de los K" **(reservado en caja n° 44)**;

- Expedientes de la Dirección Nacional de Vialidad **(reservados en caja n° 45)**:

420. nros. 1775/2013 en cinco cuerpos en 882 fs, -adjunto el expediente 4276/2015 en 69 fs.,

421. expediente 10633/2014 en 2 cuerpos en 393 fs. –adjunto el expediente N°0004387/2015 en un cuerpo en 37 fs,

422. 0018295/08, en cinco cuerpos en 972 fs.;

- Expedientes de la Dirección Nacional de Vialidad **(reservados en caja n° 46):**

423. nros. 0000732/2006, en tres cuerpos en 637 fs.

424. 0008605/2007, en 2 cuerpos en 353 fs.

425. 0002253/2007, en 326 fs.

426. 010474/2007, en 317 fs.

427. 0010477/2007, en 2 cuerpos en 285 fs.

428. 0006747/2007 en 376 fs.

429. 0016957/2008, en tres cuerpos en 512 fs.

430. 0013191/2006 en 446 fs.

431. 0013154/2007 en tres cuerpos y 497 fs.

432. 0012310/2007 en dos cuerpos en 325 fs.

433. 4268/04 en dos cuerpos en 225 fs.

434. 10562/11 en dos cuerpos en 445 fs.

435. Sobre blanco que reza "documentación aportada por Raúl Pavesi el 15/11/16" (194), que contiene en su interior una planilla con resumen del ejercicio con interferencias de salud y un cuadro de la que surgen expedientes de obras con consignación de ruta, tramo y sección **(reservado en caja n° 46)**;

436. Expediente de la Dirección Nacional de Vialidad N°9663/04 en seis cuerpos en 1164 fs. **(reservado en caja n° 47)**;

437. Sobre papel madera que contiene en su interior impresiones de las planillas anexas al título III de la ley de presupuesto n° 26.895, sobre blanco que reza "Documentación Ernesto Morilla" que contiene en su interior Anexo A consiste en copia certificada de la resolución 3899/84 de la Dirección Nacional de Vialidad, Anexo B que consiste en copia certificada de la resolución DNV N°0026/02, Anexo C consistente en copia certificada de la resolución DNV N°934/03, Anexo D consistente en copia certificada de notas n° 242- P.H.D.- AGVP-03 y 046/04, Anexo E consistente en copias de certificados nros. 1 y 16 correspondientes a la Ruta Nacional N°40 tramo Tres Lagos- Emp. Ruta Pcial. N°11, Anexo F consistente en copia de los certificados n° 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 y 1 correspondientes a la Ruta Nacional N°3 tramo Gran Bajo San Julián – Aeropuerto de Río Gallegos, Sección G.B. de San Julián – Cte. Luis Piedrabuena, Anexo "G" consistente en copia certificada de la disposición DNV n° 104.09, copia certificada de resolución DNV n° 1928/09, copia certificada de disposición DNV n° 198.09, copia certificada de la disposición DNV n° 088/10, copia certificada de la resolución DNV n° 2178/10, Anexo J consistente en copia certificada de disposición DNV n° 022.11, fotocopia certificada de resolución DNV n° 1931/11, Anexo L consiste en copia de certificado

n° 10 correspondiente a la Ruta Nacional N°3, tramo Gran Bajo San Julián- Aeropuerto Rio Gallegos sección G.B. de San Julián- Cte. Luis Piedrabuena, Anexo M consistente en copias de la resolución DNV n° 1257/07, Anexo Ñ consistente en nota interna n° 683/15 suscripta por el Ing. Mauricio Collareda, copia de la resolución DNV n° 2120-15, Anexo P consistente en copias certificadas del expediente de la Dirección Nacional de Vialidad 0011068/2016, Anexo Q consistente en copias de certificados de obras nros. 45 10° def., 18 1° prov. Ambos de la R.N. 288 tramo EA La Julia – Tres Lagos, copia del certificado 95 12° prov y 77 8° def. de la Ruta Provincial 2 tramo Cóndor Cliff- La Esperanza, copia del certificado 73 20 def. y 53 14° prov. de la Ruta Nacional 3 tramo Rada Tilly km. 1867 y Anexo R consistente en declaración jurada patrimonial de Morilla Ernesto Eduardo **(reservado en caja n° 48)**.

438. Carpeta de plástico blanco que contiene en su interior impresiones del decreto 688/2007, decreto ley 505, nota de fecha 6 de marzo de 2006 suscripta por el Ing. José Francisco López, resolución 114/2004, decreto 1377/2001, decreto 976/2001, decreto 508/2004, decreto 1401/2004, decreto 907/2005, decreto 1142/2003, decreto 27/2003, decreto 2963/2002, decreto 2963/2002, decreto 1621/99 y decreto reglamentario 1724/93 **(reservado en caja n° 48)**;

439. Listado con reporte de fecha, proyecto, expediente y tema de cada una de las resoluciones emitidas por el secretario de Obras Públicas durante el año 2003 en 37 fs.; 2004 en 109 fs.; 2005 en 181 fs.; 2006 en 205 fs.; 2007 en 106 fs; 2008 en 160 fs. **(reservado en caja n° 49)**;

440. Listado con reporte, proyecto, expediente y tema de cada una de las resoluciones emitidas por el secretario de Obras Públicas, durante el año 2009 en 209 fs.; 2010 en 221 fs; 2011 en 206 fs. y 2012 en 182 fs. **(reservado en caja n °50)**;

441. Listado con reporte, proyecto, expediente y tema de cada una de las resoluciones emitidas por el secretario de Obras Públicas, durante el año 2013 en 292 fs.; 2014 en 284 fs., 2015 en 237 fs. y cuatro DVD-R en sobres de color blanco con la inscripción "Resoluciones Obras Públicas…", del 2003 al 2015 inclusive, **(reservado en caja n° 51)**;

- Expedientes originales de la DNV remitidos a través de la nota SAJ n° 6553 de fecha 13 de diciembre de 2016, los que a continuación se detallan **(reservados en caja n° 52)**:

442. n° 13.307/07, en I cuerpo a fs. 291;

443. n° 10.563/11, en III cuerpos, a fs. 489;

444. n° 772/10, en I cuerpo a fs. 39, junto con expediente n° 8404/2010 en 47 fojas;

445. Copias certificadas del expediente de la DNV n° 3866/09 (cuyo original fue remitido a través de la nota SAJ n° 6553 de fecha 13 de diciembre de 2016, y posteriormente se ordenó su devolución a fs. 5070), cuerpos 1 a 5, **(reservado en caja n° 53)**;

446. Copias certificadas del expediente de la DNV n° 3866/09 (cuyo original había sido remitido a través de la nota SAJ n° 6553 de fecha 13 de diciembre de 2016, del que posteriormente se ordenó su devolución a fs. 5070), cuerpos 6 a 10, **(reservado en caja n° 54)**;

447. Copias certificadas del expediente de la DNV n° 3866/09 (cuyo original había sido remitido a través de la nota SAJ n° 6553 de fecha 13 de diciembre de 2016, del que posteriormente se ordenó su devolución a fs. 5070), cuerpos 11 a 14, **(reservado en caja n° 55)**;

- Expedientes originales de la DNV remitidos a través de la nota SAJ n° 6633 de fecha 19 de diciembre de 2016, los que a continuación se detallan **(reservados en caja n° 56)**:

448. n° 14.139/10, en II cuerpos a fs. 375

449. n° 14.145/10 en II cuerpos, a fs. 332;

450. Copias certificadas del expediente n° 089/2011, caratulada "Morán, Juan Carlos y otros s/ denuncia de asociación ilícita, fraude a la administración pública, abuso de autoridad, violación de los deberes de funcionario público y negociaciones incompatibles con el ejercicio de la función pública", del registro del Juzgado de Instrucción en lo Criminal y Correccional n° 3, Secretaría n° 1, en II cuerpos a fs. 350 –cada uno con su correspondiente certificación- **(reservado en caja n° 56)**;

451. Caja de cartón del Correo Argentino abierta, envuelta en papel de color marrón, la cual posee en el lugar del remitente un sello que reza "Rte: Secretaría Penal n° 2-Juzgado Federal de Primera Instancia-Av. San Martín N° 709-CP 9400-Río Gallegos Santa Cruz-Contiene oficio/expediente N° 77/17"; copias certificadas de la causa **n° 33002610/2013**, caratulada "N.N. s/ defraudación contra la administración pública. Dte.: Zuvic, Mariana de Jesús", del registro del Juzgado Federal de Primera Instancia de Río Gallegos, Secretaría Penal n° 2, en IV cuerpos a fs. 675 **(reservado en caja n° 57)**;

452. Copias certificadas aportadas por la DNV mediante nota n° 1422 de fecha 28 de marzo de 2017, correspondientes a la estructura organizativa, misiones, funciones, acciones y responsabilidades de la DNV a saber: ley 17.072/66; decreto PEN n° 616/92; decisión administrativa n° 488/96; resolución AG n° 2099/07; resolución AG n° 2450/14; resolución AG n° 2757/15; estructura organizativa-

sugerencia de recursos humanos y resolución n° 1802/05, Todo ello, compone un total de 688 fojas **(reservado en caja n° 58)**;

- Expedientes remitidos por la DNV –en original y copia- mediante nota n° 1400 de fecha 28 de marzo de 2017, que a continuación se detallan **(reservados en caja n° 59)**:

453. Expte. original n° 3163/06, en III cuerpos, a fs. 520;

454. Copias del expte. n° 13.030/10, en I cuerpo, en un total de 310 fojas;

455. Copias del expte. n° 13.029/10, en I cuerpo a fs. 348.

456. Copias de escrituras y diversos contratos obtenidas durante el allanamiento a la Escribanía Ricardo ALBORNOZ, realizado en el marco de la causa n° 3017/13, obrantes en copias reservadas en caja n° 133 de causa conexa n° 11.352/14 "Hotesur" e incorporadas a esta investigación mediante copias efectuadas por esta Fiscalía (v. decreto de fs. 7840/1);

457. Expedientes remitidos por Asuntos Jurídicos de la DNV en formato digital nros. 464589/06, 464537/06, 457333/01, 465919/07, 465338/06, 464315/06, 462510/06, 479560/07 y 465219/07 (certificado a fojas 8198);

458. Expediente AGVP n° 450.094/02 "*Pliego licitatorio correspondiente a la licitación pública n° 16/04 - Obra: Estudio, proyecto y construcción de obras básicas y enripiado*", sólo cuerpos I (fs. 1 a 198), III (fs. 642 a 1031) y V (fs. 1494 a 1544, junto con una hoja más sin foliar); e *Informe de obra* relacionado a las obras identificadas bajo los números 464.315/06, 457.332/11, 479.560/10, 464.589/06, 465.919/07, 465.338/07, 465.436/07 y 457.333/11, en el que se consignan todos los expedientes vinculados a cada una, junto con una impresión del sistema informático de cada uno de esos expedientes vinculados, que permite visualizar cuántas fojas tiene cada uno, por qué oficinas internas circularon y en qué fechas (ver certificación de fojas 8203);

459. Documentación remitida por la Dirección de Asuntos Legales de la AGVP de Santa Cruz —en relación a las obras identificadas bajo los números 459.375/05, 464.956/07, 479.560/10, 465.436/07, 479.561/10, 453.288/11, 457.334/11 y 469.636/08—, que consta de un *Informe de obra* en el que se consignan todos los expedientes vinculados a cada una, junto con una impresión del sistema informático de cada uno de esos expedientes vinculados, que permite visualizar cuántas fojas tiene cada uno, por qué oficinas internas circularon y en qué fechas.

Expedientes remitidos por AGVP en original, que a continuación se detallan (ver certificación de fojas 8258/59):

460. Expediente AGVP n° 470.106/08 a fs. 25,

461. Expediente AGVP n° 474.651/09 a fs. 17,

462. Expediente AGVP n° 479.538/10 a fs. 60,

463. Expediente AGVP n° 452.585/11 a fs. 44,

464. Expediente AGVP n° 463.958/13 a fs. 71;

465. Expediente AGVP n° 467.489/15 a fs. 48;

466. Expediente AGVP n° 451.910/10 a fs. 45;

467. Expediente AGVP n° 460.245/12 a fs. 57;

468. Expediente AGVP n° 461.286/12 en cuerpos I (fs. 1 a 37), II (fs. 39 a 121), III (fs. 122 a 258) y IV (fs. 272 a 520);

469. Expediente AGVP n° 466.477/14 a fs. 28;

470. Expediente AGVP n° 470.509/08 a fs. 16;

471. Expediente AGVP n° 475.526/09 a fs. 16;

472. Expediente AGVP n° 478.641/10 a fs. 33;

473. Expediente AGVP n° 452.327/11 a fs. 51;

474. Expediente AGVP n° 462.438/13 a fs. 40;

475. Expediente AGVP n° 465.284/14 a fs. 34;

476. Expediente AGVP n° 466.963/15 en cuerpos I (fs. 1 a 199) y II (fs. 200 a 452);

477. Expediente AGVP n° 475.116/09 a fs. 17;

478. Expediente AGVP n° 451.439/10 a fs. 44;

479. Expediente AGVP n° 456.103/11 a fs. 87;

480. Expediente AGVP n° 460.247/12 a fs. 33;

481. Expediente AGVP n° 464.612/14 a fs. 39;

482. Expediente AGVP n° 467.787/15 a fs. 56;

483. Expediente AGVP n° 466.138/07 a fs. 11;

484. Expediente AGVP n° 475.020/09 a fs. 17;

485. Expediente AGVP n° 478.369/10 a fs. 25;

486. expediente AGVP n° 451.831/10 a fs. 116;

487. expediente AGVP n° 457.284/11 en cuerpos I (fs. 1 a 200) y II (fs. 201 a 321);

488. expediente AGVP n° 464.505/14 a fs. 64;

489. expediente AGVP n° 450.490/10 a fs. 40;

490. expediente AGVP n° 453.454/11 a fs. 41;

491. expediente AGVP n° 458.863/12 en cuerpos I (fs. 1 a 200), II (fs. 201 a 400), III (fs. 401 a 600), IV (fs. 601 a 725) y V (fs. 726 a 877);

492. expediente AGVP n° 461.294/12 a fs. 140;

493. expediente AGVP n° 463.631/13 a fs. 35;

494. expediente AGVP n° 465.855/14 a fs. 29;

495. expediente AGVP n° 466.884/15 a fs. 109 (sin foliar desde fs. 97);

496. expediente AGVP n° 459.718/12 a fs. 44;

497. expediente AGVP n° 464.210/14 a fs. 40.

498. Copias certificadas del expediente DNV n° 10.633/2014 en II cuerpos a fs. 410.

499. Expediente AGVP n° 450.094/02, en cuerpos **II** (fs. 201 a 641) y **IV** (fs. 1032 a 1493), más impresión de sistema informático respecto del recorrido del legajo;

500. expediente AGVP n° 452.236/03 en cuerpos **I** (fs. 1 a 121), **II** (fs. 122 a 394) y **VII** (fs. 1109 a 1140, foliado hasta 1139), más impresión de sistema informático respecto del recorrido del legajo.

501. Documentación remitida por la Dirección de Asuntos Legales de la AGVP de Santa Cruz, -en relación a las obras identificadas bajo los números 459.375/05, 464.956/07, 479.560/10, 465.436/07, 479.561/10, 453.288/11, 457.334/11 y 469.636/08- que consiste en un *Informe de obra* en el que se consignan todos los expedientes vinculados a cada una, junto con una impresión del sistema informático de cada uno de esos expedientes vinculados, que permite visualizar cuántas fojas tiene cada uno, por qué oficinas internas circularon y en qué fechas. Asimismo, se reservaron *informes de obra* de los expedientes n° 459.447/05, 450.094/02, 479.658/10, 452.236/03, 453.287/11, 457.335/11, 463.523/06, 463.572/06, 464.409/06, 464.648/06, 464.802/07, 464.877/07, 465.304/07, 465.340/07 y 479.259/10;

Expedientes remitidos por AGVP en original, que a continuación se detallan (**ver certificación de fojas 8285/87**):

502. expediente AGVP nº 465.415/07: cuerpo IV- (fs. 974 a 1285); cuerpo V- (fs. 1286 a 1594); y cuerpo VI (en copia) (fs. 1595 a 1615, y dos fojas adicionales, una numerada 532 y otra sin número en blanco);

503. Expediente AGVP nº 464.877/07**:** cuerpo III- (fs. 0561 a 0945); cuerpo IV- (fs. 946 a 1268); cuerpo V- (fs. 1269 a 1715);

504. Expediente AGVP nº 453.287/11: cuerpo II (fs. 0247 a 0693); cuerpo III- (fs. 0694 a 0934); cuerpo IV- (fs. 0935 a 1156); cuerpo VI- (fs. 1532 a 1924); cuerpo VII- (fs. 1925 a 2238); cuerpo VIII- (fs. 2239 a 2434);

505. Expediente AGVP nº 459.376/05: cuerpo I (fs. 0001 a 0197, faltan fojas 198 Y 199); cuerpo II-a- (fs. 0200 a 0323); cuerpo II-b- (fs. 0324 a 0629), cuerpo III- (fs. 0630 a 0795) - cuerpo IV (fs. 0796 a 1031); cuerpo V- (fs. 1032 a 1318); cuerpo VI- (fs. 1319 a 1548) - cuerpo VII (fs. 1549 a 1852); cuerpo VIII- (fs. 1853 a 2250);

506. Expediente AGVP nº 458.507/05: cuerpo I (fs. 0001 a 0216); cuerpo II (fs. 0217 a 0386); cuerpo III- (fs. 0387 a 0813) - cuerpo VI (fs. 1239 a 1411);

507. Expediente AGVP nº 463.781/06: cuerpo III- (fs. 0524 a 0930, falta foja 0931); cuerpo IV- (fs. 0932 a 1283); cuerpo V- (fs. 1284 a 1663);

508. Expediente AGVP nº 465.304/07: cuerpo I (fs. 0001 a 0138); cuerpo II (fs. 0139 a 0411); cuerpo III (fs. 0412 a 0723); cuerpo IV- (fs. 0724 a 1128) - cuerpo V (fs. 1129 a 1443); - cuerpo VI (fs. 1444 a 1493);

509. Expediente AGVP nº 459.697/05: cuerpo I (fs. 0001 a 0164, faltan fojas 165-166-167); cuerpo II (fs. 0168 a 0304); cuerpo III (fs. 0305 a 0558, falta foja 559); - cuerpo IV (fs. 0560 a 0821); cuerpo V- (fs. 0822 a 1136, falta foja 1137); - cuerpo VI (fs. 1138 a 1232 falta foja 1233); cuerpo VII- (fs. 1234 a 1548); - cuerpo VIII (fs. 1549 a 1780, faltan fojas 1685-1686-1777-1781); cuerpo IX- (fs. 1782 a 2068); cuerpo X- (fs. 2069 a 2114);

510. Expedientes AGVP n° 457.735/11 a fs. 60;

511. Expedientes AGVP n° 465.037/14 a fs. 26;

512. Expedientes AGVP n° 466.974/15 a fs. 34;

513. Expedientes AGVP n° 466.431/07 a fs. 12;

514. Expedientes AGVP n° 475.100/09 a fs. 17;

515. Expedientes AGVP n° 478.986/10 a fs. 32;

516. Expedientes AGVP n° 453.834/11 a fs. 138;

517. Expedientes AGVP n° 459.844/12 a fs. 74;

518. Expedientes AGVP n° 463.957/13 a fs. 60;

519. Expedientes AGVP n° 465.311/14 a fs. 144;

520. Expedientes AGVP n° 459.043/12 a fs. 42;

521. Expedientes AGVP n° 462.230/13 sin foliar;

522. Expedientes AGVP n° 466.486/14 a fs. 300 en II cuerpos;

523. Expedientes AGVP n° 464.921/07 a fs. 78;

524. Expedientes AGVP n° 465.352/07 a fs. 459, en IV cuerpos;

525. Expediente AGVP n° 470.715/08 a fs. 86;

526. Expediente AGVP n° 474.200/09 a fs. 25;

527. Expediente AGVP n° 479.643/10 a fs. 43;

528. Expediente AGVP n° 452.810/11 a fs. 272;

529. Expediente AGVP n° 460.865/12 a fs. 56;

530. Expediente AGVP n° 466.476/14 a fs. 36;

531. Expediente AGVP n° 451.911/10 a fs. 72;

532. Expediente AGVP n° 452.384/11 a fs. 34;

533. Expediente AGVP n° 461.473/13 a fs. 29;

534. Expediente AGVP n° 479.259/10 cuerpos: I (con fojas 0001 a 0178 – faltan fojas 0177); II (con fojas 0179 a 0532), III (con fojas 0533 a 0851), cuerpos: IV (con fojas 0852 a 1203); V (con fojas 1204 a 1406); VI (con fojas 1407 a 1676); cuerpos: VII (con fojas 1677 a 1877); VIII (con fojas 1878 a 2079); IX (con fojas 2080 a 2202) y X (con fojas 2203 a 2333);

535. Expediente AGVP n° 461.074/05 cuerpos: I (con fojas 0001 a 0326 – faltan fojas 0327); II (con fojas 0328 a 0768), cuerpos: III (con fojas 0769 a 1163); IV (con fojas 1164 a 1367); V (con fojas 1368 a 1768); VI (con fojas 1769 a 1826);

536. Expediente AGVP n° 463.523/06 cuerpos: I (con fojas 0002 a 0159 – falta fs. 0001); II (con fojas 0160 a 0427 – faltan fojas 0428 A 0430), III (con fojas 0431 a 0766), cuerpos: IV (con fojas 0767 a 1140); V (con fojas 1141 a 1543); VI (con fojas 1544 a 1567);

537. Expediente AGVP n° 464.648/06 cuerpos: I (con fojas 0001 a 0099); II (con fojas 0100 a 0286), III (con fojas 0287 a 0510), cuerpos: IV (con fojas 0511 a 0791); V (con fojas 0792 a 1157); VI (con fojas 1158 a 1181);

538. Expediente AGVP n° 463.572/06 cuerpos: I (con fojas 0002 a 00105); II (con fojas 0106 a 0290), III (con fojas 0291 a 0524), cuerpos: IV (con fojas 0525 a 0770); V (con fojas 0771 a 0799);

539. Expediente AGVP n° 463.781/06 cuerpos: I (con fojas 0001 a 0202); II (con fojas 0203 a 0523), VI (con fojas 1664 a 1711);

540. Expediente AGVP n° 465.340/07 cuerpos: I (con fojas 0001 a 0097 – con foja faltante 0098); II (con fojas 0099 a 0364), III (con fojas 0365 a 0568), IV (con fojas 569 a 0926); cuerpos: V (con fojas 0927 a 1225); VI (con fojas 1226 a 1459); VII (con fojas 1460 a 1484).

541. Expediente AGPV n° 458.434/05: cuerpos: I (con fojas 0001 a 0203); II (con fojas 0204 a 0474); III (con fojas 0475 a 0680), IV (con fojas 681 a 903), V (con fojas 0904 a 1234); VI (con fojas 1235 a 1524); VII (con fojas 1525 a 1730), VIII (con fojas 1731 a 1971); IX (con fojas 1972 a 2196); X (con fojas 2197 a 2560); y XI (con fojas 2561 a 2632);

542. Expediente AGVP n° 459.447/05: cuerpo II- (fs. 215 a 463, falta foja 464); cuerpo III- (fs. 465 a 678); cuerpo IV- (fs. 679 a 1037); y cuerpo V (fs. 1038 a

1339, falta foja 1340), cuerpo VI- (fs. 1341 a 1683); cuerpo VII- (fs. 1684 a 2066); cuerpo VIII- (fs. 2067 a 2270); y cuerpo IX –en fotocopia- (fs. 2271 a 2316);

543. copias certificadas del expediente DNV n° 12.248/2014 en VI cuerpos a fs. 1117.

544. Documentación remitida por la Dirección de Asuntos Legales de la AGVP de Santa Cruz en relación a las obras identificadas bajo los números 452.236/03, 465.415/07, 465.339/07, 465.496/07, 463.075/06, 458.507/05 y 462.152/06, que consiste en un *Informe de obra* en el que se consignan todos los expedientes vinculados a cada una, junto con una impresión del sistema informático de cada uno de esos expedientes vinculados, que permite visualizar cuántas fojas tiene cada uno, por qué oficinas internas circularon y en qué fechas (ver certificación de fojas 8297vta).

Documentación aportada por la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, consistente en cincuenta (50) cajas azules las cuales contienen **(ver certificación de fojas 8325/28)**:

545. Expediente AGVP n° 464478/2006: cuerpo I (fs. 0001 a 0246 con nota 037 sin foliar); cuerpo II (fs. 0247 a 0704); cuerpo III (fs. 0705 a 1262); cuerpo IV (fs. 1266 a 1695); cuerpo V (fs. 1696 a 2149); cuerpo VI (fs. 2150 a 2197) con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

546. Expediente AGVP n° 464536/2006: cuerpo I (fs. 0001 a 0142); cuerpo II (fs. 0143 a 0454); cuerpo III (fs. 0455 a 711); cuerpo IV (fs. 0712 a 1005); cuerpo V (fs. 1006 a 1445); cuerpo VI (fs. 1446 a 1491); con informe de obra y hoja de ruta en principal y vinculadas;

547. Expediente AGVP N° 462152/2006: cuerpo I (fs. 0004 a 0187); cuerpo II (fs. 0188 a 0585); cuerpo III (fs. 0586 a 1012); cuerpo IV (fs. 1013 a 1340); cuerpo V (fs. 1341 a 1783); cuerpo VI (fs. 1784 a 2212); cuerpo VII (fs. 2213

a 2546); cuerpo VIII (fs. 2547 a 2612) con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

548. Expediente AGVP N° 465339/2007: cuerpo I (fs. 0001 a 0102); cuerpo II (fs. 0103 a 0308), cuerpo III (fs. 0310 a 0541) con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados; cuerpo IV (fs. 0542 a 0909); cuerpo V (fs. 0910 a 1196); cuerpo VI (fs. 1197 a 1218);

549. Expediente AGVP N° 463075/2006: cuerpo I (fs. 0001 a 0095); cuerpo II (fs.0096 a 0278), cuerpo III (fs. 0279 a 0591), cuerpo IV (fs. 0592 a 0618) con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

550. Expediente AGVP N° 465415/2007 cuerpo: I en fotocopias (fs. 0001 a 0184 con fojas 173 -176 -177-180 y 183 sin foliar); cuerpo II (fs. 0186 a 0530), cuerpo III (fs. 0533 a 0973) con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

551. Expediente AGVP Nº 464877/2007: cuerpo I (fs. 0001 a 0179); cuerpo II (fs. 0182 a 0560), cuerpo VI (fs. 01716 a 2024), cuerpo VII (con fojas 2030 a 2161) con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

552. Expediente AGVP Nº 458507/2005 cuerpo IV (fs. 0814 a 0982), cuerpo V (fs. 0983 a 1238), cuerpo VII (fs. 1413 a 1905), cuerpo VIII (fs.1906 a 1939), con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

553. Expediente AGVP Nº 457335/2011: cuerpo I (con fojas 0001 a 0166), cuerpo II (fs. 0168 a 0453), cuerpo III (fs. 0456 a 0685); cuerpo IV (fs. 0686 a 1011), cuerpo V (fs. 1012 a 1493); cuerpo VI (fs.1494 a 1779), cuerpo VII (con fojas 1780 a 1933) con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

554. Expediente AGVP Nº 465496/2007: cuerpo I (fs. 0001 a 0197), cuerpo II (con fojas 0198 a 0523 y foja 2715), cuerpo III (fs. 0524 a 0924); cuerpo

IV (fs. 0925 a 1323); cuerpo V (fs. 1324 a 1365) con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

555. Expediente AGVP Nº 464878/2007: cuerpo I (fs. 0001 a 0221), II (fs. 0222 a 0653); cuerpo III (fs. 0654 a 1017), cuerpo IV (fs. 1018 a 1376); cuerpo V (fs. 1377 a 1835), cuerpo VI (fs. 1836 a 1877), con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

556. Expediente AGVP Nº 464879/2007: cuerpo I (fs. 0001 a 0167), cuerpo II (fs. 0168 a 0506), cuerpo III (fs. 0507 a 0942), cuerpo IV (fs. 0945 a 1248); cuerpo V (fs. 1249 a 1669), cuerpo VI (fs. 1676 a 1887), cuerpo VII (fs.1888 a 1928), con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

557. respecto del Expediente AGVP n° 459.447/05 DNV 00732/06: Expediente 461.464/06 (fs. 0001 a 0012); Expediente 461.465/06 (fs. 0001 a 0032); Expediente 465.055/07 (fs. 0001 a 0045); Expediente 465.964/07 (fs. 0001 a 0142 y fojas 0144 a 0336); Expediente 472.492/08 (fs. 0001 a 0138); Expediente 450.166/10 (fs. 0001 a 0167); Expediente 477.708/09 (fs. 0001 a 0028);

558. respecto del Expediente AGVP N° 465.340/07 DNV 01613/08: Expediente n° 467.796/07 (fs. 0001 a 0038);

559. respecto del Expediente AGVP N° 464.648/06 DNV 01615/08**:** Expediente n° 470.269/08 (fs. 0001 a 0040);

560. respecto del Expediente AGVP N° 452.236/03 DNV 04268/04: Expedientes n° 453.647/03 (fs. 0001 a 0009); Expediente 455.212/04 (fs. 0001 a 0013); Expediente 455.635/04 (fs. 0001 a 0044);

561. respecto del Expediente AGVP N° 464.877/07 DNV 05164/07: Expediente n° 467.274/07 (fs. 0001 a 0009); Expediente n° 472.002/08 (fs. 0001 a 0014); Expediente n° 473.954/09 (fs. 0001 a 0023); Expediente n° 478.595/10 (fs. 0001 a 0034); Expediente n° 452.645/11 (fs. 0001 a 0199 y fojas 0200 a 0399);

Expediente n° 452.645/11 (con fojas 0400 a 0599, fojas 0600 a 0799 y fojas 0800 a 0897); Expediente n° 462.857/13 (con fojas 0001 a 0200 y fojas 0201 a 0411);

562. respecto del Expediente AGVP N° 463.523/06 DNV 06746/07: Expediente n° 464.882/07 (fs. 0001 a 0010); Expediente n° 468.882/07 (fs. 0001 a 0021); Expediente n° 473.667/08 (fs. 0001 a 0021); Expediente n° 477.824/09 (fs. 0001 a 0023); Expediente n° 452.052/10 (fs. 0001 a 0049); Expediente n° 454.175/11 (fs.0001 a 0117); Expediente n° 459.413/12 (fs. 0001 a 0198 y fojas 0200 a 0249);

563. respecto del Expediente AGVP N° 464.315/06 DNV 06748/07**:** Expediente n° 454.737/11 (fs. 0001 a 0188);

564. respecto del Expediente AGVP N° 464.409/06 DNV 09067/07: Expediente n°470.510/08 (fs. 0001 a 0019); Expediente n° 478.630/10 (fs. 0001 a 0029); Expediente n° 451.884/10 (fs. 0001 a 0046); Expediente n° 457.749/11 (fs. 0001 a 0176 y fojas 0177 a 0220); Expediente n° 457.749/11 (con fojas 0221 a 0272 y fojas 0273 a 0316); Expediente n° 457.749/11 (con fojas 0317 a 0421); Expediente n° 464.298/14 (con fojas 0001 a 0062);

565. respecto del Expediente AGVP N° 464.802/07 DNV 10.474/07: Expediente n° 469.137/07 (fs. 0001 a 0014); Expediente n° 474.520/09 (fs. 0001 a 0024); Expediente n° 453.766/11 (fs. 0001 a 0037); Expediente n°451.814/10 (fs. 0001 a 0176);

566. respecto del Expediente AGVP N° 464.956/07 DNV 10.476/07: Expediente n° 451.777/10 (fs. 0001 a 0049);

567. respecto del Expediente AGVP N° 453.287/11 DNV 10.562/11**:** Expediente n° 459.002/12 (fs. 0001 a 0048); Expediente n° 462.258/13 (fs. 0001 a 0090); Expediente n° 467.791/15 (fs. 0001 a 0046);

568. respecto del Expediente del Expediente AGVP N° 479.259/10 DNV 11.686/10: Expediente n° 453.724/11 (fs. 0001 a 0071); Expediente n° 458.834/12 (fs. 0001 a 0200 y fojas 0201 a 0284); Expediente n° 450.739/10 (fs. 0001 a 0036); Expediente n° 461.884/13 (fs. 0001 a 0061);

569. respecto del Expediente AGVP N° 450.094/02 DNV 12.328/07**:** Expediente n° 460.998/05 (fs. 0001 a 0011); Expediente n° 458.815/05 (fs. 0001 a 0023); Expediente n° 458.808/05 (fs. 0001 a 0011); Expediente n° 463.428/06 (fs. 0001 a 0031); Expediente n° 465.229/07 (fs. 0001 a 0197 y fs. 0201 a 0400); Expediente n°465.229/07 (fs. 0401 a 0600, fs. 0601 a 0800, fs. 0801 a 0927, más una última hoja foliada bajo el número "200", no correlativa, y fs. 1110 a 1161); Expediente n° 471.181/08 (fs.0001 a 0158); Expediente n° 479.658/10 (fs. 0001 a 0134);

570. respecto del Expediente AGVP N° 465.304/07 DNV 12.993/07: Expediente n° 468.160/07 (fs. 0001 a 0035); Expediente n° 469.205/07 (fs. 0001 a 0035); Expediente n° 471.585/08 (fs. 0001 a 0018); Expediente n° 473.742/08 (fs.0001 a 0023); Expediente n° 474.976/09 (fs. 0001 a 0082);

571. respecto del Expediente AGVP n° 465.304/07 DNV 12.993/07: Expediente n° 467.052/15 (fs. 0001 a 0033);

572. respecto del Expediente AGVP n° 465.304/07 DNV 12.933/07: Expediente n° 470.015/08 (fs. 0001 a 0037); Expediente n° 462.179/13 (fs. 0001 a 0156, más una hoja sin foliar);

573. respecto del Expediente AGVP n° 465.304/07 DNV 12.993/07: Expediente n° 460.770/12 (fs. 0001 a 0027); Expediente n° 464.626/14 (fs. 0001 a 0022);

574. respecto del Expediente AGVP n° 465.339/07 DNV 1616/08: Expediente n° 470.543/08 (fs. 0001/0041);

575. respecto del Expediente AGVP Nº 458.507/05 DNV 4596/06: Expediente n° 467.544/07 (fs. 0001 a 0063 con 9 fojas sin foliar entre la 46 y 50); Expediente n° 469.886/08 (fs. 0001 a 0106); Expediente n° 464.904/07 (fs.0001 a 0009); Expediente n° 468.871/07 (fs. 0001 a 0011); Expediente n° 475.167/09 (fs. 0001 a 0021); Expediente n° 451.588/10 (fs. 0001 a 0034); Expediente n° 478.482/10 (fs. 0001 a 0023); Expediente n° 466.528/07 (fs. 0001 a 0009); Expediente n° 479.596/10 (fs. 0001 a 0038); Expediente n° 452.821/11 (fs.0001 a 0198, fojas 0201 a 0272);

576. respecto del Expediente AGVP Nº 465.496/07 DNV 12.310/07: Expediente n° 469.206/07 (fs. 0001 a 0015); Expediente n° 473.507/08 (fs. 0001 a 0032); Expediente n° 473.586/08 (fs. 0001 a 0009); Expediente n° 473.998/09 (fs. 0001 a 0024); Expediente n° 477.998/09 (fs. 0001 a 0029); Expediente n° 451.775/10 (fs. 0001 a 0028); Expediente n° 452.160/11 (fs. 0001 a 0200, fs. 0201 a 0399 y fs.0401 a 0629); Expediente n° 455691/11 (fs. 0001 a 0125); Expediente n° 458.983/12 (fs. 0001 a 0039); Expediente n° 461.719/13 (fs. 0001 a 0160);

577. respecto del Expediente AGVP Nº 462.152/06 DNV 13.154/07: Expediente n° 466.492/07 (fs. 0001 a 0197, fs. 0201 a 0410, fs. 0413 a 0616); Expediente n° 466.492/07 (fs. 0828 a 0863, fs. 0864 a 0907 y fs. 0909 a 1197; Expediente n°473.607/08 (fs. 0001 a 0053); Expediente n° 452.175/11 (fs. 0001 a 0197, fs. 0200 a 0281); Expediente n° 458.976/12 (fs.0001 a 0149);

578. respecto del Expediente AGVP Nº 465.415/07 DVN 13.307/07: Expediente n° 471.162/08 (fs. 0001 a 0020); Expediente n° 472.493/08 (fs. 0001 a 0147); Expediente n° 477.477/09 (fs. 0001 a 0027); Expediente n° 479.522/10 (fs. 0001 a 0043); Expediente n° 451.417/10 (fs. 0001 a 0043); Expediente n° 452.389/11 (fs. 0001 a 0039);

579. Expediente AGVP n° 465.497/2007: cuerpo I (fs. 0001 a 0098); cuerpo II (fs. 0099 a 0304); cuerpo III (fs. 0305 a 0537); cuerpo IV (fs. 538 a 896); cuerpo V (fs. 0897 a 1196); cuerpo VI (fs. 1197 a 1216), con informe de obra y hoja de ruta de principal y vinculados;

580. Expediente AGVP n° 457.333/2011: cuerpos: II (fs. 0195 a 0315); cuerpo III (con fojas 0316 a 0619); cuerpo IV (fs. 0620 a 0761); cuerpo V (fs. 0762 a 1013); cuerpo VI (fs. 1014 a 1490); cuerpo VII (fs. 1491 a 1744); cuerpo VIII (fs. 1746 a 2100); cuerpo IX (fs. 2101 a 2430); cuerpo X (fs. 2431 a 2747); y *Expediente AGVP N° 457.332/2011**:** cuerpo II (fs. 0201 a 0294); cuerpo III (fs. 0295 a 0535); cuerpo V (fs. 0712 a 1081); cuerpo VI (fs. 1082 a 1189); cuerpo VII (fs. 1091 a 1454); cuerpo VIII (fs. 1455 a 1774); cuerpo IX (fs. 1775 a 2055); cuerpo X (fs. 2056 a 2419); cuerpo XI (fs. 2420 a 2648); cuerpo XII (fs. 2649 a 2863); y cuerpo XIII (fs. 2865 a 3093).

581. Documentación remitida por AGVP en relación a las obras identificadas bajo los números 459.697/05, 459.376/05, 458.434/05, 464.537/06 y 465.583/07— que consiste en un *Informe de obra* en el que se consignan todos los expedientes vinculados a cada una, junto con una impresión del sistema informático de cada uno de esos expedientes vinculados, que permite visualizar cuántas fojas tiene cada uno, por qué oficinas internas circularon y en qué fechas (ver certificación de fojas 8338);

Documentación aportada por la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, consistente en cincuenta (50) cajas azules las cuales contienen **(ver certificación de fojas 8325/28)**:

582. Documentación aportada por la Dirección de Asuntos Legales de la AGVP de Santa Cruz, consistente en treintaiocho (38) cajas azules, las cuales contienen **(ver certificación de fojas 8456/8458)**:

583. Expediente AGVP n° 464.409/06 cuerpos II (con fojas 0153 a 0441); IV (con fojas 0698 a 1123); y V (con fojas 1124 a 1406);

584. Expediente AGVP n° 465.919/07 cuerpos: III (con fojas 0403 a 0797); IV (con fojas 0798 a 1103); y V (con fojas 1104 a 1393);

585. Expediente AGVP n° 465.338/07 cuerpos: III (con fojas 0393 a 0680); IV (con fojas 0681 a 0952); y V (con fojas 0953 a 1371);

586. Expediente AGVP n° 459.375/05 cuerpo II (con fojas 0247 a 0568);

587. Expediente AGVP n° 464.802/07 cuerpos: II (con fojas 0195 a 0496); III (con fojas 0497 a 0866 con faltante de fs. 0867-0868), IV (con fojas 0869 a 1313); V (con fojas 1314 a 1628); y VI (con fojas 1629 a 1678);

588. Expediente AGVP n° 469.636/08 cuerpos: III (con fojas 0461 a 0914); IV (con fojas 0915 a 1228); y VI (con fojas 1571 a 1796);

589. Expediente AGVP n° 465.436/07 cuerpos III (con fojas 0599 a 0931); y IV (con fojas 0932 a 1380);

590. Expediente AGVP n° 464.589/06 cuerpos: III (con fojas 0277 a 0552); IV (con fojas 0553 a 0751); VI (con fojas 0986 a 1167); VII (con fojas 1168 a 1452); VIII (con fojas 1453 a 1729); y XI (con fojas 2349 a 2529);

591. Expediente AGVP n° 462.510/06 cuerpos: II (con fojas 0238 a 0434); V (con fojas 0714 a 0911); XI (con fojas 1858 a 2096); XII (con fojas 2097 a 2294); XIII (con fojas 2295 a 2563); XIV (con fojas 2564 a 2915); XV (con fojas 2916 a 3153); XVI (con fojas 3154 a 3351); y XVII (con fojas 3352 a 3552);

592. Expediente AGVP n° 465.583/07 cuerpos: III (con fojas 0782 a 1093); IV (con fojas 1095 a 1341); V (con fojas 1342 a 1709); VI (con fojas 1710 a 1949); VII (con fojas 1950 a 2247); VIII (con fojas 2248 a 2539); y IX (con fojas 2540 a 2794);

593. Expediente AGVP n° 459.376/05 cuerpo IX (con fojas 2251 a 2298);

594. Expediente AGVP n° 453.288/11 cuerpos: II (con fojas 0227 a 0463); III (con fojas 0464 a 0840); V (con fojas 1095 a 1446); VI (con fojas 1447 a 1822); VII (con fojas 1823 a 2269); y VIII (con fojas 2270 a 2587);

595. Expediente AGVP n° 457.334/11 cuerpos: II (con fojas 0201 a 0290); III (con fojas 0291 a 0530); IV (con fojas 0531 a 0706); V (con fojas 0707 a 0949); VI (con fojas 0950 a 1413); VIII (con fojas 1860 a 2282); IX (con fojas 2283 a 2764); y X (con fojas 2765 a 3087);

596. Expediente AGVP n° 464.315/06 cuerpos: III (con fojas 0395 a 0691); IV (con fojas 0692 a 1024); y V (con fojas 1025 a 1362);

597. Expediente AGVP n° 464.956/07 cuerpos: III (con fojas 0409 a 0703); IV (con fojas 0704 a 0974); y V (con fojas 0975 a 1407);

598. Expte AGVP n° 470.381/2008 (con fojas 0001 a 0036);

599. Expte AGVP n° 460.652/2005 (con fojas 0001 a 0012);

600. Expte AGVP n° 461.345/2005 (con fojas 0001 a 0006);

601. Expte AGVP n° 461.794/2006 (con fojas 0001 a 0045);

602. Expte AGVP n° 463.046/2006 (con fojas 0001 a 0044);

603. Expte AGVP n° 469.199/2007 (con fojas 0001 a 0027);

604. Expte AGVP n° 471.044/2008 (con fojas 0001 a 0019);

605. Expte AGVP n° 464.317/2006 (con fojas 0001 a 0028);

606. Expte AGVP n° 464.885/2007 (con fojas 0001 a 0010);

607. Expte AGVP n° 468.092/2007 (con fojas 0001 a 0014);

608. Expte AGVP n° 473.582/2008 (con fojas 0001 a 0008, con 30 hojas sin foliar);

609. Expte AGVP n° 471.637/2008 (con fojas 0001 a 0043 con dos fs. nº 30);

610. Expte AGVP n° 474.926/2009 (con fojas 0001 a 0014);

611. Expte AGVP n° 475.697/2009 (con fojas 0001 a 0072);

612. Expte AGVP n° 451.920/2010 (con fojas 0001 a 0134 con faltante de fojas 103 a 106, y una sin foliar);

613. Expte AGVP n° 461.883/2013 (con fojas 0001 a 0039);

614. Expte AGVP n° 453.732/2011 (con fojas 0001 a 0058);

615. Expte AGVP n° 458.672/2012 (con fojas 0001 a 0031);

616. Expte AGVP n° 460.588/2012 (con fojas 0001 a 0104 y una foja sin foliar);

617. Expte AGVP n° 461.600/2006 (con fojas 0001 a 0009);

618. Expte AGVP n° 462.273/2006 (con fojas 0001 a 0254);

619. Expte AGVP n° 464.408/2006 (con fojas 0001 a 0043);

620. Expte AGVP n° 469.830/2008 (con fojas 0001 a 0065, con faltante de fojas 07 a 12 y 157 fs sin foliar);

621. Expte AGVP n° 470.866/2008 (con fojas 0001 a 0260);

622. Expte AGVP n° 477.383/2009 (con fojas 0001 a 0026);

623. Expte AGVP n° 479.784/2010 (con fojas 0001 a 0176);

624. Expte AGVP n° 451.886/2010 (con fojas 0001 a 0050);

625. Expte AGVP n° 454.423/2011 (con fojas 0001 a 0050);

626. Expte AGVP n° 462.700/2006 (con fojas 0001 a 0227);

627. Expte AGVP n° 467.087/2007 cuerpos I (con fojas 0001 a 0198); II (fs. 201 a 399, con faltante de fojas 343 y 400); III (fs. 401 a 531);

628. Expte AGVP n° 470.938/2008 (con fojas 0001 a 0032);

629. Expte AGVP n° 465.617/2007 (con fojas 0001 a 0029);

630. Expte AGVP n° 472.491/2008 cuerpos I (con fojas 0001 a 0200) y II (fs. 201 a 272);

631. Expte AGVP n° 477.707/2009 (con fojas 0001 a 0190);

632. Expte AGVP n° 450.521/2010 cuerpos I (con fojas 1 a 227, faltante de fojas 208-209); II (fs. 228 a 436, con faltante de fojas 362-363); III (fs. 437 a 638); IV (fs. 641 a 767); V (fs. 768 a 1022); VI (fs. 1023 a 1199); y VII (fs. 1200 a 1247);

633. Expte AGVP n° 453.693/2011 (fojas 0001 a 0087);

634. Expte AGVP n° 457.758/2011 (fojas 0001 a 0153);

635. Expte AGVP n° 459.476/2012 (con fojas 0001 a 0029);

636. Expte AGVP n° 451.633/2010 (con fojas 0001 a 0069);

637. Expte AGVP n° 468.875 (con fojas 0001 a 0020);

638. Expte AGVP n° 466.913/2007 (con fojas 0001 a 0010);

639. Expte AGVP n° 468.876/2007 (con fojas 0001 a 0011);

640. Expte AGVP n° 473.583/2008 (con fojas 0001 a 0009 y 15 fojas sin foliar);

641. Expte AGVP n° 479.785/2010 cuerpos I (con fojas 0001 a 200) y II (fs. 201 a 239);

642. Expte AGVP n° 453.132/2011 cuerpos I (con fojas 0001 a 0200); y II (fs. 201 a 308);

643. Expte AGVP n° 463.117/2006 (con fojas 0001 a 0032 con seis fojas sin foliar);

644. Expte AGVP n° 465.640/2007 (con fojas 0001 a 0010);

645. Expte AGVP n° 464.588/2006 (con fojas 0001 a 0014);

646. Expte AGVP n° 468.091/2007 (con fojas 0001 a 0015 con dos fojas sin foliar);

647. Expte AGVP n° 469.887/2008 (con fojas 0001 a 0117);

648. Expte AGVP n° 474.258/2009 (con fojas 0001 a 0018);

649. Expte AGVP n° 475.644/2009 (con fojas 0001 a 0083);

650. Expte AGVP n° 450.165/2010 (con fojas 0001 a 0156);

651. Expte AGVP n° 466.911/2007 (con fojas 0001 a 0011);

652. Expte AGVP n° 477.280/2009 (con fojas 0001 a 0094);

653. Expte AGVP n° 468.883/2007 (con fojas 0001 a 0022);

654. Expte AGVP n° 451.872/2010 (con fojas 0001 a 0122);

655. Expte AGVP n° 453.399/2011 (con fojas 0001 a 0125);

656. Expte AGVP n° 456.429/2011 cuerpos I (con fojas 1 a 0200), y II (fs. 201 a 290);

657. Expte AGVP n° 461.396/2013 (con fojas 0001 a 0084);

658. Expte AGVP n° 468.095/2007 (con fojas 0001 a 0059);

659. Expte AGVP n° 474.297/2009 (con fojas 0001 a 0094);

660. Expte AGVP n° 477.705/2009 (con fojas 0001 a 0058);

661. Expte AGVP n° 463.775/2006 (con fojas 0001 a 0013);

662. Expte AGVP n° 464.597/2006 (con fojas 0001 a 0064);

663. Expte AGVP n° 466.909/2007 (con fojas 0001 a 0010);

664. Expte AGVP n° 469.888/2008 (con fojas 1 a 265);

665. Expte AGVP n° 473.730/2009 (con fojas 0001 a 0019);

666. Expte AGVP n° 478.643/2010 (con fojas 0001 a 0034),

667. Expte AGVP n° 451.908/2010 cuerpos I (con fojas 0001 a 0199); II (fs. 200 a 393); III (fs. 394 a 550); IV (fs. 552 a 600); V (con fojas 0601 a 0725); VI (fs. 726 a 773); y VII (fs. 774 a 869);

668. Expte AGVP n° 456.093/2011 cuerpos I (con fojas 0001 a 0197); y II (fs. 198 a 390);

669. Expte AGVP n° 460.248/2012 (con fojas 0001 a 0078);

670. Expte AGVP n° 471.751/2008 (con fojas 0001 a 0012);

671. Expte AGVP n° 473.780/2009 (con fojas 0001 a 0014);

672. Expte AGVP n° 477.278/2009 cuerpos I (con fojas 0001 a 0200); II (fs. 201 a 398); III (fs. 401 a 609); y IV (fs. 610 a 890);

673. Expte AGVP n° 475.589/2009 (con fojas 0001 a 0032);

674. Expte AGVP n° 457.796/2011 cuerpos I (con fojas 0001 a 0200) y II (fs. 201 a 362);

675. Expte AGVP n° 454.417/2011 (con fojas 0001 a 0067);

676. Expte AGVP n° 461.035/2012 (con fojas 0001 a 0056);

677. Expte AGVP n° 475.805/2009 (con fojas 0001 a 0032);

678. Expte AGVP n° 477.279/2009 (con fojas 0001 a 0045);

679. Expte AGVP n° 454.876/2011 (con fojas 0001 a 0056);

680. Expte AGVP n° 462.747/2013 cuerpos I (con fojas 0001 a 0200); II (fs. 201 a 400); y III (con fojas 401 a 583);

681. Expte AGVP n° 464.673/2014 (con fojas 0001 a 0065).

682. Documentación reservada en autos que consiste en: una caja azul remitida por la AGVP que contiene copia de nota 13/DAL/AGVP/18 a fs. 2, copia de nota 45/DSE/DRL/2018 a fs. 1 —ambas certificadas por Sergio Luis Macagno, Director de Asuntos Legales de AGVP—, impresión de ley orgánica de AGVP n° 1673 a fs. 5, impresiones cuya carátula reza "*Organigramas a julio de 2011*" a fs. 166 —todas ellas con firma y sello de Pedro Saldivia, Director de Despacho de AGVP—, impresiones cuya carátula reza "*Estructura orgánica de la AGVP*" a fs. 344 —todas ellas con firma y sello de Pedro Saldivia, Director de Despacho de AGVP—.

683. Actuaciones de la UNIPROJUD Río Gallegos, acompañando los siguientes elementos: * un pendrive Kodak, de 32 GB, negro con letras blancas, que se encontraba en el interior del sobre obrante a fs. 8 de estas actuaciones;

684. Del procedimiento en la **Casa de Gobierno de Santa Cruz** (orden de allanamiento n° 7/18), un **sobre de papel madera (incautación n° 1)**, cerrado y franjado con firmas de los intervinientes, del cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior: * los siguientes decretos del Poder Ejecutivo Provincial (en copia): Decreto 1344/03, de fecha 23 de mayo de 2003; Decreto 1414/03 bis, de fecha 29 de mayo de 2003; Decreto 1417/03, de fecha 02 de junio de 2003: Decreto 1418/03, de fecha 02 de junio de 2003; Decreto 1419/03, de fecha 02 de junio de 2003; Decreto 1425/03, de fecha 02 de junio de 2003; Decreto 1426/03, de fecha 02 de junio de 2003. Decreto 3485/03, de fecha 09 de diciembre de 2003; Decreto 3490/03, de fecha 09 de diciembre de 2003; Decreto 3491/03, de fecha 09 de diciembre de 2003; Decreto 3549/03, de fecha 09 de diciembre de 2003. Decreto 1748/03, de fecha 07 de julio de 2003. Decreto 2200/03, de fecha 01 de septiembre de 2003. Decreto 2422/03, de fecha 22 de septiembre de 2003. Decreto 2706/03, de fecha 15 de octubre de 2003; Decreto 2747/03, de fecha 20 de octubre de 2003. Decreto 03/03, de fecha 10 de diciembre de 2003; Decreto 25/03, de fecha 10 de diciembre de 2003; Decreto 32/03, de fecha 10 de diciembre de 2003; Decreto 33/03, de fecha 10 de diciembre de 2003; Decreto 34/03, de fecha 10 de diciembre de 2003; Decreto 85/03, de fecha 16 de diciembre de 2003.Decreto 595/06, de fecha 17 de marzo de 2006; Decreto 629/06, de fecha 20 de marzo de 2006; Decreto 630/06, de fecha 20 de marzo de 2006. Decreto 565/06, de fecha 15 de marzo de 2006. Decreto 0003/07, de fecha 09 de diciembre de 2007; Decreto 109/07, de fecha 14 de diciembre de 2007; Decreto 107/07, de fecha 09 de diciembre de 2007. Decreto 441/08, de fecha 12 de marzo de 2008; Decreto 443/08, de fecha 12 de marzo de 2008. Decreto 1731/09, de fecha 12 de agosto de 2009; Decreto 1730/09, de fecha 12 de agosto de 2009. Decreto 003/11, de fecha 07 de diciembre de 2011. Decreto 120/13, de fecha 19 de febrero de 2013; Decreto 128/13, de fecha 19 de

febrero de 2013. Decreto 0547/14, de fecha 21 de mayo de 2014; Decreto 0541/14, de fecha 19 de mayo de 2014. Decreto 2573/15, de fecha 10 de diciembre de 2015. Decreto 2314/08, de fecha 08 de septiembre de 2008. Decreto 0115/14, de fecha 28 de febrero de 2014. Decreto 0047/15, de fecha 14 de diciembre de 2015; Decreto 0046/15, de fecha 14 de diciembre de 2015; expedientes de designación (en copia)**:** n° 108706 del año 2006, n° 109849 del año 2007, n° 111174 del año 2009, n° 112429 del año 2011, n° 112834 del año 2013 y n° 113278 del año 2014; notas de elevación de los presupuestos a la Cámara de Diputados (en copia) para su aprobación, correspondiente a los ejercicios de los años 2005, 2006, 2007, 2008, 2011, 2012, 2014 y 2015; un **sobre de papel madera (incautación n° 2)**, cerrado y franjado con firmas de los intervinientes, del cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior los siguientes decretos del Poder Ejecutivo Provincial y resoluciones (en copia): Decreto 1135/95, de fecha 11 de septiembre de 1995; Resolución de Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Cruz 36/95, de fecha 07 de septiembre de 1995; Decreto 1503/07, de fecha 31 de mayo de 2007; Decreto 0023/07, de fecha 09 de diciembre de 2007; Decreto 0024/07, de fecha 09 de diciembre de 2007; Decreto 3071/10, de fecha 01 de diciembre de 2010; Decreto 2171/11, de fecha 27 de septiembre de 2011; Resolución de Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Cruz 128/2011, de fecha 25 de agosto de 2011; Decreto 1033/89, de fecha 28 de julio de 1989; Decreto 4009/07, de fecha 27 de noviembre de 2007; Decreto 1692/92, de fecha 29 de mayo de 1992; Decreto 0314/17, de fecha 17 de abril de 2017; Decreto 1830/05, de fecha 01 de julio de 2005; Decreto 4140/07, de fecha 07 de diciembre de 2007; Decreto 4116/07, de fecha 07 de diciembre y Decreto 4123/07, de fecha 07 de diciembre de 2007; Decreto 628/05, de fecha 11 de marzo de 2005, Decreto 651/05, de fecha 11 de marzo de 2005, Decreto 656/05, de fecha 11 de marzo de 2005; Decreto 0106/07, de fecha 14 de diciembre

marzo de 2007; Decreto 3058/09, de fecha 23 de diciembre marzo de 2007; Decreto 145/03, de fecha 18 de diciembre de 2003; Decreto 1848/12, de fecha 06 de septiembre de 2012; Decreto 34/03, de fecha 10 de diciembre de 2003; Decreto 2613/05, de fecha 03 de octubre de 2005; Decreto 2614/05, de fecha 03 de octubre de 2005; Decreto 601/06, de fecha 17 de marzo de 2006; Decreto 1913/12, de fecha 21 de septiembre de 2012; Decreto 2033/12, de fecha 09 de octubre de 2012; Decreto 143/13, de fecha 27 de febrero de 2013; Decreto 144/13, de fecha 27 de febrero de 2013; Decreto 0119/15, de fecha 17 de diciembre de 2015; Decreto 0129/15, de fecha 21 de diciembre de 2015 y Decreto 0132/15, de fecha 21 de diciembre de 2015; Decreto 756/08, de fecha 10 de abril de 2008; y Resolución de Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Cruz 007/08, de fecha 27 de marzo de 2008; Decreto 1532/14, de fecha 08 de septiembre de 2014; Decreto 149/13, de fecha 28 de febrero de 2013; Decreto 33/03, de fecha 10 de diciembre de 2003; Decreto 2510/08, de fecha 25 de septiembre de 2008; notas de elevación de los presupuestos a la Cámara de Diputados (en copia) para su aprobación, correspondiente a los ejercicios de los años 2003, 2009, 2010 y 2013; expedientes de designación (en copia): 106283 del año 2003, 106286 del año 2003, 108737 del año 2006, 108738 del año 2006, 110567 del año 2008, 109897 del año 2007, 112309 del año 2011,109989 del año 2007, 110181 del año 2008, 112463 del año 2011, 112826 del año 2013, 113275 del año 2014, 113703 del año 2015, 108698 del año 2006 y expediente 111173 del año 2009 del cual se deja constancia que el mismo se encuentra re foliado y luego de la foja N°11 continua con la foja N°37, verificándose que se encuentra de esa manera en el expediente original;

685. Del procedimiento en el **Ministerio de Economía y Obras Públicas** (orden de allanamiento n° 8/18), una **caja de color papel madera**, cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su

apertura, conteniendo en su interior trece (13) cuadernos titulados "*Presupuestos generales de recursos y gastos de la Provincia de Santa Cruz y detalles de las Obras Publicas*", cada uno de ellos identificados en la tapa principal con su año correspondiente, según el siguiente detalle: 1) Cuaderno correspondiente al año 2003, con caratula identificada como "PRESUPUESTO GENERAL DE GASTOS Y CÁLCULO DE RECURSOS LEY 2663"; 2) Cuaderno correspondiente al año 2004, con caratula identificada como "PRESUPUESTO GENERAL DE GASTOS Y CALCULO DE RECURSOS LEY 2674"; 3) Cuaderno correspondiente al año 2005, con caratula identificada como "PRESUPUESTO 2005"; 4) Cuaderno correspondiente al año 2006, con caratula identificada como "PRESUPUESTO GENERAL DE GASTOS Y CALCULO DE RECURSOS EJERCICIO LEY 2821"; 5) Cuaderno correspondiente al año 2007, con caratula identificada como "PRESUPUESTO GENERAL DE GASTOS Y CALCULO DE RECURSOS LEY 2952"; 6) Cuaderno correspondiente al año 2008, con caratula identificada como "PRESUPUESTO PROVINCIAL 2008, LEY 3020, DECRETO 1687, DECRETO DE DISTRIBUCION 1713"; 7) Cuaderno correspondiente al año 2009, con caratula identificada como "PRESUPUESTO PROVINCIAL 2009, LEY 3050, DECRETO 0585/09, DECRETO DE DISTRIBUCION 0699/09; 8) Cuaderno correspondiente al año 2010, con caratula identificada como "PRESUPUESTO GENERAL DE GASTOS Y CALCULO DE RECURSOS 2010, LEY 3114, DECRETO 3024/09, DECRETO DE DISTRIBUCION 3097/09"; 9) Cuaderno correspondiente al año 2011, con caratula identificada como "PRESUPUESTO GENERAL DE GASTOS Y CALCULO DE RECURSOS 2011, LEY 3198, DECRETO 3349/10, DECRETO ANALITICO 3363/10; 10) Cuaderno correspondiente al año 2012, con caratula identificada como "PRESUPUESTO GENERAL DE GASTOS Y CALCULO DE RECURSOS 2012, LEY 3256, DECRETO 586/12, DECRETO ANALITICO

823/12”; 11) Cuaderno correspondiente al año 2013, con caratula identificada como “PRESUPUESTO GENERAL DE GASTOS Y CALCULO DE RECURSOS 2013, LEY 3326, DECRETO 875/13, DECRETO ANALITICO 1359/13”; 12) Cuaderno correspondiente al año 2014, con caratula identificada como “PRESUPUESTO 2014, LEY 3397, DECRETO 2385/14, DECRETO ANALITICO 2414/14”; 13) Cuaderno correspondiente al año 2015, con caratula identificada como “LEY DE PRESUPUESTO PROVINCIAL 2015, LEY 3451, DECRETO 2225/15, DISTRIBUCION ANALITICA DECRETO 2229/15”; **sobre de papel madera**, cerrado y franjado con firmas de los intervinientes, del cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior planillas de modificaciones presupuestarias en un total de 187 fojas, junto con un CD que reza “*MODIF. PRESUPUEST. 2005-2015 MEOP – AGVP*”, como así también un acta de constancia firmada por Mauro Agustín CASTRO, Subsecretario de Presupuesto, en la que certifica que dichas planillas fueron impresas desde base de datos de presupuesto utilizada por el Ministro de Economía y Obras Públicas;

686. Del procedimiento en el **Tribunal de Cuentas** (orden de allanamiento n° 9/18), un **sobre de color papel madera (Incautación n° 1)**, cerrado y franjado con firmas de los intervinientes, del cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior fotocopias de Resolución n° 044-TC-04 y Resolución n° 079-TC-02; **caja de cartón marrón (Incautación n° 2)**, cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior: expediente TC n° 10/02 a fs. 385 más una sin foliar en su final, expediente TC n° 812281/04 a fs. 62 más una sin foliar en su final, expediente TC n° 22/05 a fs. 252; una carpeta tapa transparente de contratapa color verde con 111 fojas útiles sin foliación correlativa; expediente TC n° 27/04 a fs. 17; una carpeta tapa transparente de contratapa color negro con inscripción a mano

alzada "ANEXO 1" a fs. 76; expediente TC n° 816033/10 a fs. 267; una carpeta color celeste con inscripción a mano alzada "DESCARGO INFORME 2010" con foliatura no correlativa (292 fojas útiles); una carpeta color azul tapa plástica identificada como "RENDICION DE CUENTAS EJERCICIO 2010" a fs. 221; expediente TC n° 813683/06 refoliado iniciando en una foja con foliación 04, 126 y 224 y finalizando en fs. 328; expediente TC n° 813683/06 a fs. 223; expediente TC n° 813443/06 a fs. 109 más 9 sin foliar en su final; expediente TC n° 24/05 a fs. 140 más una sin foliar; una carpeta plástica negra de tapa transparente que contiene varias copias de planillas mensuales de servicio de camiones y camionetas y otros sin foliar; otra carpeta plástica negra de tapa transparente que contiene varias copias de planillas mensuales de equipos pesados sin foliar; expediente TC n° 31/05 a fs. 42; una carpeta plástica negra de tapa transparente que en su frente reza "ANEXO I" la que contiene 158 fojas de anexos desde el n° 1 hasta el n° 12; un **sobre de color papel madera (incautación n° 3)**, cerrado y franjado con firmas de los intervinientes, del cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior: copias de "*ESTRUCTURA ORGÁNICA DEL TRIBUNAL DE CUENTAS*", "*REGLAMENTO INTERNO*" y de la ley n° 500, a fs. 82; **caja de cartón marrón (Incautación n° 1)**, cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior: documentación correspondiente al **ejercicio 2003,** según el siguiente detalle: expediente TC n° 811398/03 a fs. 143 más 6 sin foliar, expediente TC n° 20/03 a fs. 19, carpeta transparente contratapa color negro, identificada como "ACTA DE ARQUEO" con varias planillas sin foliar, expediente TC n° 12/03 a fs. 90, expediente TC n° 24/03 a fs. 114, expediente TC n° 21/03 a fs. 133, expediente TC n° 37/03 a fs. 38, carpeta transparente contratapa color negro identificada como "ACTA DE ARQUEO" a fs. 196 más una sin foliar, expediente AGVP n° 453628/2003 a fs. 68, carpeta

transparente contratapa color negro conteniendo planillas del presupuesto del año 2003, a fs. 123, expediente TC n° 34/03 a fs. 109, expediente TC n° 28/03 a fs. 161 más una sin foliar, carpeta transparente contratapa color negro a fs. 168; documentación correspondiente al **ejercicio 2007**, según el siguiente detalle: expediente TC n° 814454/07 a fs. 501, carpeta plástica color celeste a fs. 265, una **caja de cartón marrón (Incautación n° 2),** cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior: documentación correspondiente al **ejercicio 2008**, según el siguiente detalle: expediente TC n° 815013/08 a fs. 554, carpeta celeste plástica por rendición de cuentas año 2008, a fs. 238, carpeta titulada "05 29 TRABAJOS PÚBLICOS (GASTOS)" a fs. 535, carpeta titulada "05 29 TRABAJOS PÚBLICOS (GASTOS)" a fs. 19, carpeta titulada "05 29 INVERSIONES DIRECTAS (GASTOS)" a fs. 113, carpeta titulada "05 29 TRABAJOS PÚBLICOS (SUELDOS)" a fs. 3, carpeta titulada "05 29 TRABAJOS PÚBLICOS (GASTOS)" a fs. 72, carpeta titulada "05 29 TRABAJOS PÚBLICOS (GASTOS)" a fs. 145, carpeta titulada "05 29 GASTOS DE PERSONAL" a fs. 20, carpeta titulada "05 29 TRABAJOS PÚBLICOS (GASTOS)" a fs. 225, carpeta titulada "05 29 GASTOS E INV DIRECTAS" a fs. 210; una **caja de cartón marrón (Incautación n° 3),** cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior: documentación correspondiente al **ejercicio 2009**, según el siguiente detalle: expediente TC n° 35/09 a fs. 34, carpeta transparente contratapa color negro identificada como "ACTA DE ARQUEO" conteniendo planillas varias sin foliar, carpeta transparente contratapa color negro conteniendo planillas varias sin foliar, carpeta transparente contratapa color negro identificada como "PARTE DIARIO DEL PERSONAL" conteniendo planillas varias sin foliar, expediente TC n° 64/09 sólo II cuerpo de fs. 201 a 455, carpeta

celeste plástica identificada como "RENDICION DE CUENTAS EJERCICIO 2009" a fs. 245, expediente TC n° 45/09 a fs. 347, carpeta transparente contratapa color negro identificada como "NOTA 091 J.C.C.O.T. Y S./10, con hojas varias sin foliar correlativamente, expediente TC n° 53/09 a fs. 139, expediente TC n° 81/09 a fs. 232, carpeta transparente identificada como "NOTA 101 JCCOT Y S /10" a fs. 54, expediente TC n° 80/09 a fs. 373, expediente TC n° 8/09 a fs. 238, carpeta tapa transparente contratapa color celeste "REGISTRO 944 T.C.2009", con planillas varias sin foliar, junto a un conjunto de facturas varias sin identificar ni foliar, correspondientes a diferentes prestadores destinadas a AGVP; una **caja de cartón marrón (Incautación n° 4)**, cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior: documentación correspondiente al **ejercicio 2009**, según el siguiente detalle: expediente TC n° 815584/09 a fs. en XII cuerpos a fs. 2546, aclarando que en los cuerpos IV a XII existe un error en la carátula y se consignó como número de expediente "815584/15", un bibliorato gris identificado en su lomo como "DISTRITO VIAL PUERTO DESEADO", a fs. 482 más una sin foliar; un **sobre de color papel madera (incautación n° 5),** cerrado y franjado con firmas de los intervinientes, del cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior copias de resoluciones del Tribunal de Cuentas según el siguiente detalle: n° 001-TC-10, n° 136-TC-10, n° 261-TC-02, n° 478-TC-16, n° 33-TC-03, n° 61-TC-03, n° 174-TC-03, n° 77-TC-04, n° 88-TC-06; copias de Decretos del Poder Ejecutivo Provincial n° 1692/92 y n° 314/17; una **caja azul (Incautación n° 6)**, cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior fotocopias certificadas por Karina Murcia, Secretaria General del Tribunal de Cuentas, según el siguiente detalle: expediente TC n° 816341/11 a fs. 266, expediente TC n° 16/11 a fs. 328, expediente TC n°

11/11 a fs. 224, carpeta titulada “RENDICION DE CUENTAS AÑO 2011” a fs. 220; una **caja azul (Incautación n° 7)**, cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior fotocopias certificadas por Karina Murcia, Secretaria General del Tribunal de Cuentas, según el siguiente detalle: expediente TC n° 816581/12 a fs. 179, carpeta titulada “RENDICION DE CUENTAS AÑO 2012” a fs. 228; **una caja azul (Incautación n° 8)**, cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior fotocopias certificadas por Karina Murcia, Secretaria General del Tribunal de Cuentas, según el siguiente detalle: expediente TC n° 817190/15 a fs. 40, carpeta titulada “NOTA NRO. 417/D.A/16” a fs. 169; una **caja azul (Incautación n° 9),** cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior fotocopias certificadas por Karina Murcia, Secretaria General del Tribunal de Cuentas, según el siguiente detalle: expediente TC n° 816815/13 a fs. 237, carpeta titulada “RENDICION DE CUENTAS EJERCICIO 2013” a fs. 227, expediente TC n° 20/13 a fs. 522, expediente TC n° 58/13 a fs. 319; una **caja azul (Incautación n° 10)**, cerrada y franjada con firmas de los intervinientes, de la cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior fotocopias certificadas por Karina Murcia, Secretaria General del Tribunal de Cuentas, según el siguiente detalle: expediente TC n° 817020/14 a fs. 742, carpeta titulada “RENDICION DE CUENTAS EJERCICIO 2014” a fs. 196; un **sobre de color papel madera (incautación n° 11)**, cerrado y franjado con firmas de los intervinientes, del cual en este acto se procede a su apertura, conteniendo en su interior copias de resoluciones del Tribunal de Cuentas, según el siguiente detalle: n° 226-TC-14, n° 198-TC-15, n° 204-TC-15, n° 51-TC-15, n° 233-TC-93, una planilla donde figura el registro del sistema informático sobre la nota registro n°

652/04 y que habría sido originada por la oficina del Vocal Dr. Layun, copia de Resolución IDUV n° 732/93 (ver certificación de fojas 8858vta/8863)

687. Documentación reservada en autos que consiste en: **cuatro cajas azules**, cuyo contenido se detalla a continuación: caja n° 1: * sobre marrón que reza "*Decretos 2007*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2007 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Decretos 2008*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2008 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Decretos 2009*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2009 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Decretos 2010*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2010 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Decretos 2011*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2011 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Decretos 2012*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2012 en relación

a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Decretos 2013*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2013 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Decretos 2014*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2014 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Decretos 2015*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2015 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; caja n° 2: * sobre blanco que reza "*Decretos 2003*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2003 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Decretos 2004*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2004 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre marrón que reza "*Decretos 2005*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2005 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; *

sobre marrón que reza "*Decretos 2006*", el cual contiene en su interior fotocopias de decretos del Gobernador de la Provincia de Santa Cruz emitidos durante el año 2006 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; caja n° 3: * sobre marrón que reza "*Resoluciones 2006*", el cual contiene en su interior fotocopias de resoluciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz emitidas durante el año 2006 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre marrón que reza "*Resoluciones 2007*", el cual contiene en su interior fotocopias de resoluciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz emitidas durante el año 2007 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre marrón que reza "*Resoluciones 2008*", el cual contiene en su interior fotocopias de resoluciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz emitidas durante el año 2008 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre marrón que reza "*Resoluciones 2009*", el cual contiene en su interior fotocopias de resoluciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz emitidas durante el año 2009 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; caja n° 4: * sobre marrón que reza "*Resoluciones 2010*", el cual contiene en su interior fotocopias de resoluciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz emitidas durante el año 2010 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias

asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre marrón que reza "*Resoluciones 2011*", el cual contiene en su interior fotocopias de resoluciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz emitidas durante el año 2011 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre marrón que reza "*Resoluciones 2012*", el cual contiene en su interior fotocopias de resoluciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz emitidas durante el año 2012 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Resoluciones 2013*", el cual contiene en su interior fotocopias de resoluciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz emitidas durante el año 2013 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Resoluciones 2014*", el cual contiene en su interior fotocopias de resoluciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz emitidas durante el año 2014 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial; * sobre blanco que reza "*Resoluciones 2015*", el cual contiene en su interior fotocopias de resoluciones del Ministro de Economía y Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz emitidas durante el año 2015 en relación a modificaciones de partidas presupuestarias asignadas al Ministerio de Economía y Obras Públicas y la Administración General de Vialidad Provincial. Cabe aclarar que todas las fotocopias señaladas se encuentran certificadas por Teresa E. Barrientos, "*Directora*

de Registros a/c de la Dirección General Despacho - MEFI" (ver certificación de fojas 8866/8868).

688. Documentación reservada en autos remitida por el presidente del Tribunal de Cuentas de Santa Cruz, que consiste en una **caja marrón** que contiene en su interior: * expediente n° 16/TC/2004 a fs. 36 junto con carpeta con acta de arqueo y planillas a fs. 42; * expediente n° 33/TC/2004 a fs. 21 junto con dos carpetas con acta de arqueo y planillas a fs. 222; * copias certificadas de Resolución TC n° 367/2004 a fs. 2; * copias certificadas de Resolución TC n° 44/2004 a fs. 2; * expediente n° 25/TC/2011 en III cuerpos a fs. 479; * expediente n° 30/TC/2013 a fs. 305; * expediente n° 30/TC/2014 en II cuerpos a fs. 556; * expediente n° 57/TC/2014 a fs. 298; * expediente n° 55/TC/2009 a fs. 142. Asimismo, se procedió a imprimir y reservar en Secretaría los cuerpos I, II, V, XII, XIII y XIV del expediente AGVP n° 464.589/06 (ver certificación de fojas 8882vta/83)

689. Documentación remitida por la Dirección de Asuntos Legales de la AGVP de Santa Cruz que consiste en una **caja azul** conteniendo: * una hoja impresa con la misión y funciones de la Dirección de Obras, con firma y sello de "*Sergio Luis Macagno, Director de Asuntos Legales - Presidencia Honorable Directorio AGVP*"; * expediente AGVP n° 468.880/07 en III cuerpos a fs. 561 —con faltante de fs. 199—; * expediente AGVP n° 463.842/13 a fs. 39; * expediente AGVP n° 478.800/10 sólo primer cuerpo a fs. 200; * expediente AGVP n° 460.474/05 a fs. 21; * expediente AGVP n° 460.468/05 a fs. 17 (ver fojas 8907vta)

690. Documentación remitida por la Dirección de Asuntos Legales de la AGVP de Santa Cruz que consiste en una **caja azul** que contiene en su interior: * expte. AGVP n° 468.901/2015 en VI cuerpos a fs. 1101 y * expte. AGVP n° 459.717/2012 a fs. 31. Asimismo, se procedió a imprimir y reservar en Secretaría los

cuerpos I, II y VII del expediente AGVP n° 469.636/08, (ver certificación de fojas 8940vta.)

691. Documentación remitida por la Dirección de Asuntos Legales de la AGVP: expte. AGVP n° 450.579/10 en fs. 54; expte. AGVP n° 450.614/10 en fs. 52 y expte. AGVP n° 465.010/14 en fs. 26 (ver certificación de fojas 9616)

692. Documentación remitida por la Dirección de Asuntos Legales de la AGVP: cinco cajas azules que contienen expte. AGVP n° 479.560/10 de fs. 493 a 2638 –cuerpos III, VI, V, VI, VII y VIII- y expte. AGVP n° 479.561/10 de fs. 187 a 493 y 833 a 2636 –cuerpos II, IV, V, VI, VII, VIII y IX- (ver certificación de fojas 9793vta).

693. Documentación remitida por la Dirección de Asuntos Legales de la AGVP: una caja azul conteniendo expte. AGVP n° 475.223/09 a fs. 19 y expte. AGVP n° 452.236/03 cuerpo III de fs. 395 a 589; cuerpo IV de fs. 598 a 739; cuerpo V de fs. 740 a 990 y cuerpo VI de fs. 991 a 1108 y DVD reservado en sobre blanco que reza "*digitalización cuerpo V de expte. AGVP 459.375/05 y cuerpo IX de expte. AGVP 464.537/06*" (ver certificación de fojas 9823vta)

694. Documentación remitida por la Gerencia de Asuntos Jurídicos de la DNV respecto de los expedientes nros. 15.966/15 en fs. 49; 8846/15 en fs. 16; 3882/14 en fs. 86; 9463/12 en fs. 188; 12.781/07 en fs. 70 y 10.165/07 en fs. 27 (ver certificación de fojas 10073vta).

695. Copias certificadas enviadas por la Gerencia Ejecutiva de Asuntos Jurídicos de la DNV, respecto de los siguientes expedientes: i) n° 21625/2011 en 69 fojas; ii) n° 18653/2015 en 40 fojas; iii) n° 15158/2015 en 19 fojas (ver certificación de fojas 10146).

VI.b. <u>Valoración probatoria</u>

Una vez individualizadas las circunstancias fácticas que integran los reproches formulados y la significación legal que corresponde asignar a tales conductas, a continuación pasaremos a valorar el sólido y voluminoso plexo probatorio reunido en autos, con el objetivo de demostrar los hechos y la responsabilidad penal de los acusados.

Antes de adentrarnos en ese análisis, cabe recordar que 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 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** y **CFP 3732/2016**).

En tal sentido, la puesta en marcha de ese plan criminal y su permanencia en el tiempo, necesitó de una estructura eficaz compuesta por funcionarios nacionales y provinciales afines (entre ellos, la DNV y la AGVP de Santa Cruz), y del ilegítimo accionar de algunos empresarios pertenecientes al conglomerado de empresas del grupo BÁEZ que resultaron beneficiados en la maniobra defraudatoria planeada por aquella organización criminal.

En ese orden de ideas, es que pasaremos a detallar y analizar los motivos que nos conducen en esta instancia a tener por acreditados los hechos y la responsabilidad de cada uno de los imputados por quienes se solicita la elevación a juicio, análisis que se emprenderá, para una mayor claridad expositiva, desde un abordaje integral de la maniobra y de los cuatros pasos que orientaron su realización.

VI.b.1. <u>La inserción del amigo personal y socio comercial en el negocio de la construcción</u>

Ya hemos dicho en su oportunidad que el **primer eslabón** de la maniobra consistió en *colocar* en la industria de la construcción vial a la persona a la que luego se le facilitaría la expansión empresarial y un exorbitante crecimiento patrimonial a través del esquema de beneficios exclusivos e ilegítimos.

Es decir, para el éxito de la maniobra resultó indispensable que uno de los miembros de la asociación criminal actuara del otro lado de las contrataciones para recibir en el rol de "empresario privado" el dinero público que era canalizado por los funcionarios. Para ello, Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ escogieron a su amigo personal y socio comercial, Lázaro BÁEZ, quien hasta el momento se desempeñaba como empleado en el rubro bancario en la provincia de Santa Cruz.

En esa época, Lázaro Antonio BÁEZ no tenía ningún antecedente en el negocio de la construcción vial[15], en el que rápidamente fue introducido por la asociación ilícita como parte del designio criminal que comenzaban a implementar; debido justamente a su **vínculo personal y comercial** con Néstor y Cristina KIRCHNER.

En efecto, la relación personal emana no solamente de las decenas de fotografías en las que se visualizan a unos y a otros juntos (prueba n° **119**), sino que además ha sido reconocida públicamente por el propio acusado, Lázaro BÁEZ, en una entrevista en la que manifestó ser *amigo personal* del ex Presidente de la Nación Néstor KIRCHNER (prueba n° **200**).

A su vez, ha quedado demostrado que entre Lázaro Antonio BÁEZ y diversos integrantes de la familia KIRCHNER se han celebrado numerosos negocios

[15] El informe enviado por la AFIP respecto de la situación impositiva de Lázaro Antonio BÁEZ hasta el año 2003 revela que el nombrado se desempeñó como empleado en relación de dependencia en la Secretaría General del Gobierno de Santa Cruz, percibiendo un ingreso mensual aproximado de tres mil quinientos pesos ($3.500), y que se encontraba inscripto únicamente en un régimen opcional y simplificado para pequeños contribuyentes, "Monotributo" (v. prueba n° **32, 34** y **235)**.

de todo tipo, durante el período en que éstos ostentaron la primera magistratura de la nación y mientras aquél era beneficiado ilegítimamente con contratos multimillonarios de obra pública; contratos que incluyeron la compraventa de propiedades, inmuebles, la constitución de fideicomisos en conjunto, la realización de obras a través de la dación de pago mediante inmuebles, permutas, propiedades en condominio, el alquiler de inmuebles, y el alquiler y explotación de hoteles de la familia presidencial; todo lo cual se encuentra desarrollado *in extenso* en el acápite **VI.b.1.i** del requerimiento de elevación a juicio glosado a fojas 7842/8136.

En definitiva, los numerosos e importantes lazos comerciales y personales ilustran que la decisión de ungir a Lázaro Antonio BÁEZ como el empresario destinatario de este colosal enriquecimiento edificado a costa de los recursos del Tesoro Nacional obedeció, pura y exclusivamente, a la íntima relación de amistad que lo unía con Néstor y Cristina KIRCHNER y a la necesidad de contar con una persona que, una vez asentados ellos en la cima del poder político, actuaría desde el lado privado de la contratación como beneficiario de la maniobra defraudatoria, para que una vez en sus manos les garantizara el *retorno* de una porción importante de ese enriquecimiento, por múltiples vías que forman parte de otras investigaciones.

VI.b.1.i. La conformación del GRUPO BÁEZ y su inmersión y expansión en la actividad de la construcción de obra pública vial

Para lograr que el mayor porcentaje de obras viales asignadas a la provincia de Santa Cruz se nucleara en una sola persona (Lázaro BÁEZ), se necesitó montar un *ficticio abanico* de posibles empresas contratistas que, supuestamente, respondían a los estándares previstos para cada proyecto vial y "*competían*" por las licitaciones públicas que se abrían para cada obra a implementarse en esa provincia.

Así, y conforme se desprende de la escritura de constitución de la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA, y su correspondiente acta complementaria, el 8 de mayo de 2003 se creó la que sería la principal empresa beneficiaria de obra pública vial de Santa Cruz en los doce años que se sucedieron —conforme se desprende del gráfico n° 5, prueba n° **69—**, con tan solo un capital de **$12.000** —mínimo legal vigente en ese momento— y una participación accionaria dividida en tres accionistas, Lázaro BÁEZ (25%), Guido Santiago BLONDEAU (25%) y Sergio Leonardo GOTTI (50%), lo que equivale a un aporte de BÁEZ de tan solo **$3.000** (v. prueba n° **114** y **115**).

Luego, conforme se desprende de la información remitida por la AFIP respecto de las autoridades de AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA—v. prueba n° **349**—, Lázaro Antonio BÁEZ comenzó a incrementar sostenidamente su participación accionaria, hasta que en el año 2005 pasó a contar con el **95**% de las acciones, siendo secundado hasta 2007 por Fernando BUTTI y luego por su hijo Martín BÁEZ, y acompañado en todo momento por Julio MENDOZA quien se desempeñó como presidente y único director de la firma ininterrumpidamente desde el año 2004.

Lo expuesto puede visualizarse a través del siguiente gráfico, elaborado sobre la base de la información aportada por la AFIP:

AÑO	**ACCIONISTAS**	**% PART.**	**DIRECTIVOS**	**CARGO**
2003 (constitución)	Lázaro BÁEZ Guido BLONDEAU Sergio GOTTI	25% 25% 50%	Sergio GOTTI	Director
2003	Sergio GOTTI Lázaro BÁEZ Ana SANGIORGIO	40% 40% 20%	Sergio GOTTI	Director

2004	Lázaro BÁEZ Félix DI PERNA	60% 40%	Julio MENDOZA	Director/Presidente
2005	Lázaro BÁEZ Fernando BUTTI	95% 5%	Julio MENDOZA	Director/Presidente
2006	Lázaro BÁEZ Fernando BUTTI	95% 5%	Julio MENDOZA	Director/Presidente
2007	Lázaro BÁEZ Fernando BUTTI	95% 5%	Julio MENDOZA	Director/Presidente
2008	Lázaro BÁEZ Martín BÁEZ	95% 5%	Julio MENDOZA	Director/Presidente
2009	Lázaro BÁEZ Martín BÁEZ	95% 5%	Julio MENDOZA	Director/Presidente
2010	Lázaro BÁEZ Martín BÁEZ	95% 5%	Julio MENDOZA	Director/Presidente
2011	Lázaro BÁEZ Martín BÁEZ	95% 5%	Julio MENDOZA	Director/Presidente
2012	Lázaro BÁEZ Martín BÁEZ	95% 5%	Julio MENDOZA	Director/Presidente
2013	Lázaro BÁEZ Martín BÁEZ	95% 5%	Julio MENDOZA	Director/Presidente

La información expuesta revela el papel *trascendental* que tuvieron en la maniobra dos de los sujetos cuya elevación a juicio aquí se requiere: Julio MENDOZA y Fernando BUTTI; en tanto el primero fue la persona escogida por Lázaro BÁEZ —*organizador* de la asociación ilícita y principal responsable de la *faceta privada* del plan criminal— para dirigir la empresa insignia del GRUPO BÁEZ durante todo el período; mientras que el CPN Fernando

BUTTI fue el elegido para ser el único accionista de AUSTRAL CONSTRUCCIONES además del propio Lázaro BÁEZ, e incluso cuando abandonó su participación, su lugar fue tomado por Martín BÁEZ, hijo de Lázaro BÁEZ, lo que evidencia aún más su importancia.

Ahora bien, una vez creada la empresa que funcionaría como centro de los negocios relacionados con la obra pública, AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA fue absorbiendo a otras empresas constructoras que eran contratistas del Estado, con el fin de, por un lado, **aumentar la capacidad de contratación que permitiría recibir más adjudicaciones**; y por el otro, **favorecer al direccionamiento de las licitaciones a través de la *simulación* de concurrencia de distintas empresas a los llamados licitatorios, cuando en realidad se trataba de varias empresas del *mismo conglomerado* societario**.

En efecto, conforme se desprende del acta de asamblea general de accionistas de KANK Y COSTILLA SA celebrada en el año 2007 —v. prueba n° **141**—, desde enero de ese año las acciones de la empresa pertenecen en un 95% a AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA y en un 5% a Lázaro BÁEZ; extremo que fue además corroborado por la aquí imputada —Myriam COSTILLA—, quien relató al declarar en indagatoria cómo fueron las tratativas de BÁEZ para comprar la empresa, que se iniciaron en diciembre de 2006 y se concretaron el 15 de enero de 2007 (v. fs. 6691/713).

Corresponde resaltar, en este punto, la intervención *fundamental* de Myriam COSTILLA —cuya elevación a juicio se solicita en esta presentación— en el esquema de la maniobra criminal, toda vez que tras desempeñarse en roles gerenciales de KANK Y COSTILLA y pertenecer a la familia fundadora y anterior propietaria de la empresa, una vez que Lázaro BÁEZ la absorbió, la continuidad de la nombrada como Presidente garantizó al GRUPO BÁEZ su

intervención en las licitaciones, en la cotización de las ofertas y en la estrategia de *concurrencia múltiple* y *ficción de competencia.*

En cuanto a la empresa LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES SRL, de la escritura n° 54 de cesión de cuotas sociales —v. prueba n° **143**— se desprende que la propiedad sobre esta constructora fue adquirida en el año 2009 por el GRUPO BÁEZ, siendo sus accionistas en un 90% Martín BÁEZ y en un 10% Emilio MARTÍN —también accionista de INVERNES S.A., otra empresa del conglomerado—.

Es útil destacar, en este punto, el rol de Martín BÁEZ en la arquitectura del plan criminal, ya que el hijo de Lázaro BÁEZ fue el accionista mayoritario de la firma mencionada —LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES—, como así también accionista y apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y apoderado de KANK Y COSTILLA, lo que aseguró el *posicionamiento* en los máximos puestos de dirección y representación a una persona de íntima confianza de los conductores de la maniobra.

La cuarta empresa del grupo fue SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI SA, la cual según se desprende de las diversas actas y escrituras obtenidas a partir de la causa conexa n° 4075/12 —identificadas en este proceso como prueba n° **216—** y del allanamiento realizado en la Escribanía de Ricardo ALBORNOZ en la causa n° 3017/13 —cuyas copias relevantes se encuentran incorporadas como prueba n° **456—,** fue constituida por los sucesores del Ing. Adelmo Biancalani, quienes entregaron el control de la firma a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, primero a través de un acuerdo de integración suscripto en mayo de 2006 —por medio del cual la firma de BÁEZ obtuvo el 55% de la

empresa—, y luego a través de una cesión de derechos hereditarios firmada en el año 2010.

Finalmente, debe destacarse la firma GOTTI HERMANOS SA, perteneciente a Sergio Leonardo GOTTI —cofundador de AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA—, la cual según se desprende de diversos expedientes de obra pública analizados —v., por ejemplo, fs. 446/54 de prueba n° **429**— reconocía como Administrador General y apoderado con facultades de disposición al propio Lázaro Antonio BÁEZ.

Fue de esa manera —a través de la contribución *imprescindible* de sus representantes Julio MENDOZA, Fernando BUTTI, Martín BÁEZ y Myriam COSTILLA— que se conformó el conglomerado de empresas que respondían a Lázaro BÁEZ, que se *instaló* en el rubro de la construcción vial de la provincia de Santa Cruz y logró atraer hacia sí —merced al aporte *esencial* de los funcionarios públicos de las agencias viales, entre ellos Sergio PASSACANTANDO, Jorge GREGORUTTI, Sandro FÉRGOLA, Fernando ABRATE, Gustavo GENTILI y Carlos Joaquín ALONSO— multimillonarios fondos públicos direccionados para obras públicas viales en esa provincia, financiadas por el Estado Nacional.

En efecto, desde aquel capital inicial de AUSTRAL CONSTRUCCIONES —acorde al mínimo legal— de doce mil pesos ($12.000) en el año 2003 a tener activos mayores a mil setecientos millones de pesos ($1.700.000.000) registrados en los estados contables del año 2014, existió un proceso que, en cada una de sus etapas, se instrumentó gracias a la colaboración y anuencia de los restantes integrantes del plan criminal investigado.

A continuación, explicaremos cómo a través del análisis de los expedientes aportados por la DNV, se desprende el modo en el que se desarrolló el proyecto "empresarial" de Lázaro BÁEZ que fue expandiéndose año tras año, hasta convertirse en el principal contratista de obra pública vial del país entre los años 2007 y 2015 (v. cuadro Ranking de pago y deuda vencida aportado por la DNV, pruebas n° **38, 147 y 232**).

Así, los antecedentes acompañados por AUSTRAL CONSTRUCCIONES en diversos expedientes licitatorios permiten conocer que, previo a asumir las obras nacionales aquí investigadas, la empresa insignia de Lázaro Antonio BÁEZ hizo sus primeros pasos en la obra pública —entre el 2003 y el 2005 principalmente— a través de contrataciones con organismos públicos provinciales, principalmente, el Instituto de Desarrollo Urbano y Vivienda (IDUV) y la Municipalidad de Río Gallegos.

Por ejemplo, de los antecedentes obrantes a fs. 196/202 del expediente DNV n° 11.707/06 —prueba n° **411**— se desprende que la Municipalidad de Río Gallegos, en el año 2004, encomendó a AUSTRAL CONSTRUCCIONES obras de refacción en la terminal de ómnibus, en el cementerio y en el archivo histórico, por **más de un millón de pesos**; y el IDUV le confió, ese mismo año, la construcción de 42 viviendas en el "Sector Ejército" de Río Gallegos por **más de cinco millones de pesos**; cifras que sumadas, y teniendo en cuenta la cotización del dólar de esa época —2,90—, totalizarían aproximadamente **dos millones de dólares**.

Ese flujo de fondos estatales provinciales fue el puntapié inicial que permitió a AUSTRAL CONSTRUCCIONES organizarse y comenzar a operar como empresa de construcción de obras públicas.

En efecto, el análisis detallado de los certificados de capacidad de contratación emitidos en 2004 y 2005 —obrantes a fs. 339/45 y 792/4

respectivamente, del expte. DNV n° 9663/04, prueba n° **436**— exhibe que, durante el año 2004, **la firma cobró más de trece millones de pesos por certificación de obras —equivalentes a esa fecha a más de cuatro millones de dólares—,** contando con una planta de once (11) empleados permanentes y cuatro (4) profesionales.

El siguiente paso de este proceso consistió en que AUSTRAL CONSTRUCCIONES constituyera, junto con GOTTI S.A. o SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI S.A. —empresas con trayectoria en el mercado—, Uniones Transitorias de Empresas (UTE) con **el objetivo de simular *en los papeles*** que estas UTE se harían cargo de la obra cuando, ***en realidad,* estas asociaciones estaban destinadas a que AUSTRAL CONSTRUCCIONES *aparentara* una mayor capacidad y experiencia de la que tenía y así ganar licitaciones de mayor envergadura**, para luego una vez adjudicada la obra a la UTE, ésta pudiera ceder el contrato a AUSTRAL CONSTRUCCIONES.

Esas estratégicas Uniones Transitorias de Empresas, permitieron a la firma de Lázaro Antonio BÁEZ incrementar su currículum y acumular los antecedentes necesarios para ganar, individualmente, futuras licitaciones; y además, asegurarse contrataciones con montos muy superiores a los que la empresa venía asumiendo, ya que se hacía cargo de la realización de obras que se encontraban por encima de su capacidad; todo lo cual será desarrollado *in extenso* más adelante.

El resultado obtenido mediante esta *segunda fase* de crecimiento consistió en que la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES pudo certificar en concepto de realización de obras públicas, **más de ciento treintaitrés (133) millones de pesos** durante el 2005 —**aproximadamente cuarenta y cuatro (44) millones de dólares**, al cambio oficial— y, al año siguiente, **más de trescientos ochenta y cinco (385) millones de pesos —cerca de ciento veinticuatro (124) millones de dólares**, a la

cotización oficial— (v. certificados de capacidad de contratación emitidos en 2006 y 2007, obrantes a fs. 102/5 de expediente DNV n° 11.707/06 —prueba n° **411**— y fs. 266/8 de expediente DNV n° 4195/08 —prueba n° **392**— respectivamente).

Ahora bien, a partir de junio de 2006 se inició una *tercera fase* en la estrategia del GRUPO BÁEZ, durante la cual fue determinante la espuria utilización por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES de un mismo certificado de capacidad de contratación para adjudicarse dieciocho (18) obras que superaban ampliamente su capacidad vial.

Esa práctica desleal, manifiesta en los informes acompañados a fs. 1384/6, 1489/708 y 2772/853 por parte de la DNV—pruebas n° **40, 42** y **70—** permitió que **una empresa que sólo podía comprometerse a realizar obras que le insumieran aproximadamente <u>$70 millones anuales</u> fue beneficiada —en menos de ocho meses— con 18 obras que implicaban <u>$1.100 millones anuales</u>, es decir, que <u>superaban su capacidad en más de quince veces</u>.**

Como se ve, fue ese irrefrenable torrente 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, como así también las restantes firmas del grupo en los años sucesivos; lo que permitió al GRUPO BÁEZ expandirse indefinidamente, acaparando todos los contratos y obras que fuese posible, mediante la estrategia de *concurrencia múltiple* que utilizó para *cartelizar* la obra pública vial de la provincia (lo que se analizará en detalle en el acápite VI.b.4.A).

Sin embargo, tanto AUSTRAL CONSTRUCCIONES como el resto de las empresas incorporadas a ese conglomerado, eran incapaces de realizar y finalizar en tiempo y forma todas las obras a las que se habían comprometido,

por lo que el atraso en los plazos estipulados para su ejecución y finalización llevó a que la maniobra de fraude se perpetuara en el tiempo, con la connivencia manifiesta de los funcionarios públicos que desde sus aportes individuales contribuyeron a ello.

De este modo, se sucedió la siguiente etapa, durante la cual el Estado Nacional —a través de la AGVP de Santa Cruz y con la anuencia expresa de los funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad— **adjudicó a las empresas del GRUPO BÁEZ la mayor cantidad de obras y, al mismo tiempo, las más significativas en términos de magnitud económica[16], de tal modo que, durante los años 2007, 2008 y 2009 el Tesoro Nacional tuvo que desembolsar más de cinco mil millones de pesos ($5.067.586.623)** —a valores sin actualizar—.

Esos nuevos contratos, sumados a los otros quince (15) que las empresas del conglomerado ya habían obtenido, aseguraron al empresario amigo y socio comercial de Néstor y Cristina KIRCHNER un flujo perpetuo y abrumador de fondos públicos nacionales que, mes a mes, le garantizaron a Lázaro Antonio BÁEZ treinta y nueve (39) fuentes simultáneas de ingreso de dinero.

Sin embargo, esa suma no resultó estanca en el tiempo, pues después de cada adjudicación se pusieron en marcha numerosos mecanismos para extender los plazos y multiplicar los costos, bajo la aprobación explícita y reiterada de las autoridades provinciales y de las Gerencias de Administración, Planeamiento y Obras y Servicios Viales de la DNV, como así también de su Subadministrador General.

En palabras de la Excma. Cámara Federal: **"*la prolongación de la vida de cada proyecto permitía ingresar en un circuito de constante flujo de fondos, con***

[16] Ver análisis detallado del gráfico n° 6 –prueba n° 69 listada en el acápite VI.a. Enumeración de la prueba-.

***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 dictada por la Sala I el 14 de septiembre de 2017 respecto de los recursos interpuestos por las partes, en orden al primer procesamiento y faltas de mérito dictadas en autos por el juzgado interviniente, incorporada a fs. 7359/425, voto del Dr. Jorge Ballestero).

VI.b.1.ii. <u>El crecimiento patrimonial del "holding" empresario de Lázaro BÁEZ</u>

El análisis de la documentación fiscal aportada por la AFIP en relación a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA y LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES (prueba n° 349), permitió comprender cómo las empresas del grupo BÁEZ, dentro del esquema de corrupción que diseñó la asociación criminal que precedió a la maniobra, desarrollaron un crecimiento patrimonial de dimensiones millonarias, fruto del lucro indebido que se generaron a lo largo de más de diez años, a través de la defraudación al Estado Nacional puesta en marcha por los miembros de aquel grupo, junto a los aquí imputados, quienes desde sus roles particulares –sea funcionario o empresario afín-, efectuaron aportes esenciales al proyecto delictual.

Así entonces, veremos que Lázaro BÁEZ, contando con el conjunto de empresas que dependían de él, a lo largo del período 2003-2015 resultó adjudicatario del 78,3% de las obras viales que se realizaron en la provincia de Santa Cruz, **llegando a efectivamente cobrar del Estado Nacional 9 mil millones de pesos ($9.101.040.895,59) en este concepto y a tener contratos vigentes**

prácticamente por 46 mil millones de pesos únicamente en la referida provincia.

De acuerdo a la información impositiva incorporada, esta asignación de obra pública generó que AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA -empresa controlante del grupo-, que había sido creada en el año 2003 con un capital social de apenas **$12.000**, en los siguientes años viera crecer su patrimonio de manera meteórica hasta alcanzar en 2014 —últimos estados contables disponibles— activos que superaban los **1.700 millones de pesos** anuales.

Como puede apreciarse del gráfico que antecede, **en tan sólo 11 años la empresa creció un 42678%**, si se toma en cuenta que el primer año de funcionamiento AUSTRAL CONSTRUCCIONES tuvo un activo por **4 millones de pesos —$4.042.379,75—** y en el año 2014 ese mismo concepto superó los **1.700 millones de pesos —$1.729.267.669,04—**.

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

Entre 2003 —en donde el patrimonio neto de AUSTRAL CONSTRUCCIONES ascendía a **poco más de un millón de pesos**— y el año 2012 —cuando llegó a superar los **600 millones de pesos**— la principal empresa del GRUPO BÁEZ **vio incrementar su patrimonio en el orden del 45313%**.

Ese notable crecimiento de la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES está directamente vinculado con la asignación de obra pública vial que ésta recibió en la provincia de Santa Cruz en donde de las más de cincuenta obras que le asignaron a las diferentes sociedades del GRUPO BÁEZ por un total de prácticamente **46.000 millones de pesos**, la principal empresa del conglomerado resultó adjudicataria de 38[17], lo que representa el 75% de las obras adjudicadas a BÁEZ, contratos vigentes por **más de 12 mil millones de pesos —$12.851.576.240,84**— y pagos del Estado Nacional por **más de 7 mil millones —$7.591.232.923,47—**.

[17] AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. recibió 30 obras por sí sola y 8 en UTE con otras empresas del grupo: 6 con la firma GOTTI HERMANOS y 2 con la empresa SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI.

Lo mismo sucedió con la segunda empresa más importante del GRUPO BÁEZ, KANK Y COSTILLA S.A., adquirida en el año 2007 por Lázaro BÁEZ, la cual a partir de su incorporación al GRUPO BÁEZ comenzó a tener un crecimiento exponencial.

En efecto, mientras que la empresa en manos de sus anteriores dueños venía teniendo activos hasta 2006 por **18 millones de pesos**, en tan solo un año desde que BÁEZ se había hecho cargo de la misma, triplicó sus activos a **más de 59 millones de pesos** y al año siguiente —en 2008— los volvió a duplicar superando los **102 millones de pesos**, hasta alcanzar en el año 2014 activos por **más de 279 millones de pesos.**

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

El gráfico muestra ese crecimiento exponencial de la empresa KANK Y COSTILLA S.A. al que hiciéramos referencia, que se encuentra ligado a la asunción del mando por parte de Lázaro BÁEZ en el año 2007 quien se hizo cargo de la

misma, incorporándola a la matriz de corrupción a través de la obra pública vial que se describe.

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

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

Como dijimos, al igual que en el caso de la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES, la evolución de la empresa KANK y COSTILLA está vinculada con la asignación de obra pública vial a partir de la adquisición de la empresa por Lázaro BÁEZ, siendo esta empresa adjudicataria del 21,57% de las

obras que le fueron asignadas al GRUPO BÁEZ en la provincia de Santa Cruz[18], lo que implica contratos vigentes por **más de 3.000 millones de pesos —$3.542.490.583,72—** y pagos del Estado Nacional a favor de esa empresa que superaron los **1.400 millones de pesos —$1.456.268.077,72—**.

Incluso lo expuesto, concuerda con el descargo efectuado en autos por Myriam COSTILLA, presidente de KANK Y COSTILLA, quien en su declaración indagatoria explicó que antes de que la empresa perteneciera a BÁEZ se encontraba ejecutando una sola obra vial, con cincuenta y cinco (55) empleados y cobrando sus certificados con un atraso de aproximadamente doscientos setenta días (270), mientras que luego de ser adquirida quintuplicó la cantidad de obras, pasó a tener más de trescientos (300) empleados y cobró sus certificados con una demora de entre treinta (30) y sesenta (60) días.

Claramente, este incremento meteórico del patrimonio de las dos empresas más importantes de Lázaro BÁEZ —las que fueron adjudicatarias en su conjunto del 96% de la obra pública vial que le fue otorgada al nombrado en su provincia natal—, trajo consigo el lógico aumento del patrimonio de sus propietarios, Lázaro y su hijo, el aquí imputado Martín Antonio Báez, accionista de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y KANK Y COSTILLA, lo cual se encuentra desarrollado *in extenso* en el capítulo VI.b.1.iv. “La evolución patrimonial de Lázaro y Martín BÁEZ” del primer requerimiento de elevación a juicio al que nos refiriéramos más arriba.

Sobre esto último, cabe remarcar que el sostenido y desorbitante incremento del patrimonio de Martín Antonio BÁEZ, al igual que el de su padre Lázaro, fue simultáneo a la sistemática e irregular adjudicación de obra pública al conglomerado de empresas que comenzaron a dirigir a tales fines.

[18] Kank y Costilla S.A. recibió 11 de las 51 obras que le fueron adjudicadas a las empresas del GRUPO BÁEZ en Santa Cruz.

Y ese fue el fin buscado por la asociación ilícita que ideó y llevó a cabo la maniobra de fraude y, a la vez, el antecedente *necesario* para la obtención del enriquecimiento patrimonial que devino luego en cabeza de Néstor y Cristina KIRCHNER; en el que tanto Lázaro como Martin BÁEZ tuvieron un rol fundamental, tal como quedó ampliamente demostrado a través de las investigaciones que se desarrollaron en las causas conexas "Hotesur" y Los Sauces".

VI.b.2. <u>La exportación de la estructura provincial a nivel nacional</u>

Los hechos objeto de investigación, tal como fueron expuestos en el presente dictamen, como en su antecesor, demuestran que nos hallamos ante una compleja maniobra de corrupción que atravesó verticalmente al Estado Nacional desde los ex Presidentes de la Nación hasta los funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad y se reprodujo en el esquema burocrático provincial de Santa Cruz.

No se trató del accionar desleal y aislado de uno o varios funcionarios en connivencia con determinados empresarios; se trató de un mecanismo de actuación reproducido una y otra vez, a través de las distintas esferas de la burocracia estatal —que tuvo su correlato en la esfera privada— y que respondió a un proyecto delictual ideado por un grupo de personas que se organizaron para delinquir.

En virtud de ello, uno de los pilares sobre los que se asentó la maniobra fue precisamente, el esquema de funcionarios públicos, es decir, la propia estructura burocrática estatal, que constituyó el medio idóneo para que el dinero del Tesoro Nacional fuera atravesando el ámbito de lo público hacia la esfera privada, en donde se encontraban las empresas del socio comercial y amigo de los ex presidentes,

Lázaro Antonio BÁEZ, otorgando así un manto de legitimidad a la maniobra delictiva en cuestión.

Lógicamente, al tratarse de un complejo caso de corrupción en el ámbito del Estado, cada uno de los funcionarios públicos que intervinieron en el diseño y desarrollo de la presente empresa criminal utilizaron la propia estructura estatal con el fin de cubrir con un velo de legitimidad la maniobra delictiva.

Y ese accionar ilegal se perpetró en el tiempo y a través de los distintos actores que desde sus roles específicos contribuyeron a la concreción del fraude, por medio del cual, se beneficiaron ilegítimamente las empresas de Lázaro Antonio BÁEZ, en perjuicio de las arcas del Estado.

Para ello, fue necesario exportar desde la provincia de Santa Cruz, toda una estructura institucional con gente de confianza que llevarían a cabo el plan de acuerdo a lo ideado por la asociación ilícita, desplegando desde sus roles específicos, acciones y en algunos casos omisiones que, en definitiva, permitieron el desarrollo de la maniobra ilícita.

Como ya fuera analizado en el marco del primer requerimiento de elevación a juicio, la estructura de funcionarios afines al plan delictivo -que en esta oportunidad- la asociación ilícita acordó ejecutar, comprendió desde los funcionarios del Ministerio de Planificación y de la Dirección Nacional de Vialidad hasta los funcionarios de la Agencia de Vialidad de la provincia de Santa Cruz, quienes –cada uno en virtud de las atribuciones y funciones de los cargos públicos que ocupaban– realizaron su aporte a la maniobra orquestada desde la presidencia de la Nación, cooperando para su consecución según el rol asignado en el plan ideado por quienes integraban aquella asociación.

Los ex presidentes -Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ- fueron el eje central sobre el que se asentó la presente maniobra, ya que desde la cúspide de la estructura administrativa del Estado, *idearon, dirigieron* y *sostuvieron* a lo largo del tiempo el desarrollo del plan destinado a beneficiar con contratos multimillonarios a las empresas de su socio comercial y amigo personal, Lázaro Antonio BÁEZ.

Así, *desde el lado público* los ex presidentes actuaban como los máximos responsables del gobierno y lograban asegurar su correcto desenvolvimiento mediante la participación de otros funcionarios que ellos mismos habían designado para ocupar los lugares centrales dentro de la burocracia estatal, y *del lado privado*, como vimos, colocaron a una persona que era su socio y amigo, y que luego, les retornaría una porción del dinero ilegítimamente sustraído a al erario público.

Ahora bien, habiendo desarrollado el *lado privado* a lo largo del acápite precedente, en este punto nos abocaremos a analizar y valorar la evidencia que demuestra que desde el *costado público*, los ex presidentes como responsables de la administración del Estado utilizaron la burocracia estatal —que se encontraba a su cargo— a los fines de que a través de sus distintos estamentos los funcionarios que dependían funcional y jerárquicamente, realizaran las conductas necesarias con el objetivo de garantizar el éxito del plan criminal por el que se defraudaría al Estado Nacional mediante un esquema de beneficios a favor de las empresas de Lázaro BÁEZ en detrimento del interés estatal y en perjuicio del erario público.

En ese sentido, los ex presidentes “exportaron” una estructura funcional desde Santa Cruz compuesta por un grupo de funcionarios que llevarían a cabo junto con ellos la organización de la defraudación al Estado Nacional, y les asegurarían que el plan criminal permanecería oculto, *omitiendo deliberadamente* todo tipo de

control sobre sus dependientes, lo que les permitió en definitiva que la maniobra se extendiera y sostuviera a lo largo de más de una década.

En efecto, a través de la facultad prevista en el art. 99 inc. 7 de la Constitución Nacional, respectivamente Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ designaron y confirmaron en sus cargos a personas de confianza que participarían con ellos y colaborarían en el devenir de la maniobra ilícita, permitiendo que la misma perdurara a lo largo de más de diez años.

Para ello, KIRCHNER nombró el 25 de mayo de 2003 al Arq. **Julio Miguel DE VIDO**, como cabeza del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios mediante el decreto n° 6/2003, a quien Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER al asumir en el cargo reafirmó en ese puesto decisivo en materia de obra pública durante sus dos presidencias, mediante el dictado de los decretos N° 6/07 y 9/11 de fecha 10 de diciembre de 2007 y de 2011, respectivamente.

En idéntico sentido, los ex presidentes nombraron al Ing. **José Francisco LÓPEZ**, quien fue designado por KIRCHNER el 28 de mayo de 2003 mediante el decreto n° 69/03 y ocupó dentro de la órbita de la cartera administrativa de DE VIDO un rol determinante a los fines del propósito buscado, ya que su cartera entre otras cosas era la encargada de controlar a la DNV, y a quien del mismo modo, Cristina FERNÁNDEZ confirmó sucesivamente como Secretario de Obras Públicas mediante los decretos N° 22/07 y 79/11, inmediatamente después de asumir sus respectivos mandatos.

Descendiendo en el correspondiente organigrama ministerial y en igual dirección, a través de los decretos N° 913/05, 23/07 y 80/11, los ex Jefes de Estado decidieron respectivamente nombrar y ratificar en el estratégico cargo de Subsecretario de Coordinación de Obras Pública Federal a quien resultara el primo de KIRCHNER, el Arq. **Carlos Santiago KIRCHNER**.

Ya en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad, resultó determinante consolidar a otro de los miembros de la asociación ilícita descripta, **Nelson PERIOTTI**, quien fue designado por Néstor KIRCHNER a través del decreto n° 73/03 del 28 de mayo de 2003 y confirmado a través del decreto N° 127/08 del día 18 de enero de 2008, permaneciendo incólume en dicha posición hasta el final de su última presidencia, abarcando de este modo la totalidad del período examinado.

Como se puede observar de lo expuesto, los ex presidentes Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ idearon, constituyeron y sostuvieron a lo largo de los doce años de su gobierno una estructura estable y permanente de funcionarios públicos que habían pactado con ellos su participación en la matriz de corrupción descripta.

En este orden de ideas, la estructura central de funcionarios públicos que formaron parte de la asociación criminal desde sus cargos en el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y desde la Dirección Nacional de Vialidad, permanecieron en sus respectivos cargos desde la presidencia de Néstor KIRCHNER hasta el último día en el que ostentó la primera magistratura Cristina FERNÁNDEZ, de modo tal que aquellos actuaron como la columna vertebral de la maniobra que junto con **Lázaro BÁEZ** —ya desde la esfera privada— permitieron que se consolide el éxito del plan que tenía por fin sustraer fondos del Estado a través de la obra pública vial.

Esa estructura coordinada de personas con un plan en común constituyó la organización criminal que ejecutó –entre otros delitos- el fraude al Estado, objeto de esta investigación; cada uno de ellos, cumpliendo un rol trascendental en su devenir, ya que su quehacer influyó directamente en que se alcanzara la finalidad buscada en perjuicio del interés social.

En tal sentido, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios de la Nación, cuyo titular Julio Miguel DE VIDO[19], tenía dependencia directa del Presidente de la Nación y, en consecuencia, se podía garantizar que las instrucciones emanadas de Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ atravesaran, sin interferencias, todas las líneas de mando del ministerio, hasta llegar a los ejecutores cotidianos de la maniobra, fue creado a través del dictado del DNU n° 1283/03 —prueba n° **116**— y se le asignó, entre otras atribuciones, todas las cuestiones relacionadas con la *planificación, ejecución* y *control* de las *obras públicas y la actividad vial* (cfr. art. 3).

En efecto, desde su competencia funcional, el Ministro DE VIDO elaboró año a año y participó en la aprobación del presupuesto que concentraba sumas multimillonarias a las obras viales de Santa Cruz, firmó (en conjunto con el resto de los ministros del gabinete) los DNU que reasignaron fondos a tal fin, adoptó las resoluciones ministeriales que redireccionaron dinero de otras partidas en esa dirección, dio un aporte fundamental en el proceso que permitió usar los fondos del fideicomiso vial para esas obras, suscribió los decretos por los que se nombró y ratificó a los otros funcionarios miembros de la asociación ilícita, y omitió sistemática y deliberadamente cumplir sus funciones de control sobre las reparticiones a su cargo, para poder así permitir que el plan se concretara como fue ideado.

A su vez, para lograr la realización de la maniobra, a través del decreto n° 27/03 —prueba n° **119—**, Néstor KIRCHNER transfirió apenas asumió en su gobierno la **Secretaría de Obras Públicas** a la órbita del ministerio a cargo de DE VIDO, que hasta ese entonces dependía directamente de la Presidencia de la Nación,

[19] Conforme dictado de los decretos n° 6/03, 6/07 y 9/11 —prueba n° **148**— de fechas 25 de mayo de 2003, y 10 de diciembre de 2007 y de 2011, respectivamente.

y a cargo de ella designó a otra persona del círculo íntimo de la familia presidencial: José Francisco LÓPEZ[20].

La Secretaría de Obras Públicas fue un área fundamental en el desarrollo de la maniobra por cuanto, tal como surge de los objetivos trazados por el propio Néstor KIRCHNER en el decreto 27/03, debía "*entender en la elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional en todas las materias relacionadas con obras de infraestructura habitacional, viales, públicas e hídricas y coordinar los planes, programas relativos a dichas obras a nivel internacional, nacional, regional, provincial y municipal que correspondan a la jurisdicción"* (obj. 1), y debía "*intervenir en todo lo inherente a los organismos descentralizados y desconcentrados del ámbito de su competencia* [entre ellos la Dirección Nacional de Vialidad]" (obj. 5).

Desde ese rol, el Ing. LÓPEZ tomó todas las decisiones que estaban a su alcance —elaboración presupuesto, utilización de fondos del fideicomiso, entre otros— para que se invirtieran millonarias sumas de dinero en la obra vial de Santa Cruz y tuvo conocimiento directo y continuo de la marcha de la DNV a través de PERIOTTI, pero no adoptó ninguna medida para evitar que las irregularidades en los procesos licitatorios siguieran ocurriendo, ni para terminar con el esquema de beneficios exclusivos en el pago a BÁEZ, ni para conseguir que las obras se cumplieran conforme al contrato o se impusieran sanciones de no hacerlo.

Por debajo de la Secretaría de Obras Públicas, en el mes de julio de 2005, Néstor KIRCHNER decidió redoblar la injerencia en la Dirección Nacional de Vialidad a través de la creación de la **Subsecretaría de Coordinación de Obra**

---

[20] Néstor KIRCHNER lo designó mediante los decretos n° 69/03 y 955/04 —prueba n° **121** y **122—** al frente de la Secretaría de Obras Públicas de la Nación, ocupando dentro de la órbita de la cartera de DE VIDO un rol determinante a los fines del propósito buscado, hasta el último día de la presidencia de Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER (10 de diciembre de 2015), ya que ella lo confirmó sucesivamente en esa función mediante los decretos n° 22/07 y 79/11 —prueba n° **149**—, inmediatamente después de asumir sus respectivos mandatos.

Pública Federal, a donde en virtud del decreto n° 907/05 nombró a su primo, Carlos Santiago KIRCHNER, ratificado luego por Cristina FERNÁNDEZ en sus dos mandatos presidenciales por medio de los decretos n° 23/07 y 80/11 —pruebas n° **126** y **131**—.

La Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal fue dotada de *amplísimas facultades* que abarcaban la coordinación e intervención en la relación entre la Secretaría de Obras Públicas y los entes descentralizados en obras viales (obj. 1); la participación en la planificación territorial de la inversión pública (obj. 2); la evaluación, seguimiento, aprobación y control de los planes, programas y proyectos de las áreas dependientes de la Secretaría de Obras Públicas, entes desconcentrados y descentralizados (obj. 3 y 6); el ejercicio del contralor del Registro Nacional de Constructores y de firmas Consultoras de Obras Públicas (obj. 12); y el manejo de los fondos del fideicomiso creado por el decreto n° 1377/01 y por la ley n° 24.855 (obj. 14).

En tal sentido, importa mencionar respecto de esta Subsecretaría, en la que fue designado Carlos Santiago KIRCHNER —del círculo íntimo del ex mandatario y quien permaneció en ese puesto durante diez años—, que muchas de las funciones asignadas se superponían visiblemente con las de la Subsecretaría de Obras Públicas y que no tenían relación con las que se habían argumentado para su creación, por lo que puede concluirse válidamente que se creó *ad hoc* una repartición con amplias facultades —una especie de "súper subsecretaría"— a la medida de las intenciones de los ex presidentes, para colocar allí a una persona de extrema confianza que pudiera intervenir en todos los asuntos sensibles bajo la órbita de la obra pública, con el objeto de garantizar que cada uno de los integrantes de la organización cumpliera con el aporte al que se había comprometido con los ex presidentes y así pudiera conseguirse el objetivo buscado.

En efecto, esta Subsecretaría no era la única con competencia en materia vial, en la medida que, en un nivel jerárquicamente inferior a José LÓPEZ, también se encontraba la **Subsecretaría de Obras Públicas** que dependía *funcional* y *jerárquicamente* de la Secretaría homónima, en la cual la ex mandataria Cristina FERNÁNDEZ designó durante sus dos ejercicios presidenciales al Ing. Abel Claudio FATALA, quien desde enero de 2006 había sido designado por Néstor KIRCHNER como Coordinador de Saneamiento Hídrico del Área Metropolitana dependiente de la Secretaria de Obras Públicas (v. decretos n° 34/06, 1705/06, 1412/08 y 80/11)[21].

Según se desprende de la lectura del decreto n° 27/03 —prueba n° **119**—, el Subsecretario de Obras Públicas cumplía una función *de asistencia al Secretario* en relación a la planificación y ejecución de obras (obj. n° 1) y el contralor de los entes descentralizados[22] (obj. n° 11), tenía una misión de *supervisión* respecto del Registro Nacional de Constructores y Firmas Consultoras de Obras Públicas (obj. n° 6) y poseía como obligación inherente a su cargo el *ejercicio directo del contralor* de la Dirección Nacional de Vialidad (obj. n° 10).

El Subsecretario Abel FATALA fue el responsable de ejercer el *contralor* de la Dirección Nacional de Vialidad a través de una vigilancia activa y de oficio sobre la legitimidad de los actos de esa entidad entre los años 2008 y 2015, y a diferencia de sus predecesores en el cargo los elementos de prueba recolectados han permitido demostrar que el nombrado tomó efectivo conocimiento de las irregularidades acaecidas en la DNV por las distintas alertas recibidas —incluso desde el primer año de su gestión— y a pesar de haber demostrado una injerencia

[21] Anteriormente, se desempeñaron Graciela Elena OPORTO, Raúl Víctor RODRÍGUEZ y Hugo Manuel RODRÍGUEZ, quienes se encuentran actualmente con falta de mérito.
[22] Órgano de Control de Concesiones Viales, Tribunal de Tasaciones de la Nación, Ente Nacional de Obras Hídricas de Saneamiento, Organismo Regulador de Seguridad de Presas, Ente Tripartito de Obras y Servicios Sanitarios y Corporación Antiguo Puerto Madero S.A.; todos ellos bajo la órbita de la Secretaría de Obras Públicas.

preponderante en la DNV —evidenciada en un quehacer activo e influyente, en línea con el plan de los decisores políticos—, no ejerció el contralor al que estaba normativamente obligado, a sabiendas de que con esa omisión contribuía al plan criminal, permitiendo que se sustrajeran fondos públicos en perjuicio de las arcas del Estado.

Como se puede observar, quienes en ese entonces gobernaban nuestra Nación, y diseñaron el plan con el cual se desapoderaría al Estado de sumas de dinero multimillonarias, de manera estratégica, colocaron en puestos *clave* de la estructura estatal a personas afines a ellos, con las que se permitirían perpetuar el designio de la empresa criminal, al controlar desde esos cargos a los funcionarios de menor grado de la Dirección Nacional de Vialidad y de la Agencia de Vialidad de la provincia de Santa Cruz, asegurándose así la ejecución del plan tal como fue ideado.

VI.b.2.i. La Dirección Nacional de Vialidad

En este entramado diseñado para direccionar la *obra pública vial*, lógicamente, la Dirección Nacional de Vialidad ocupó un rol clave en el esquema criminal diseñado, ya que desde allí se debían pagar y controlar las rutas y caminos cuya contratación corresponde al Estado Nacional, por tratarse de fondos del Tesoro Nacional, como así también dirigir las licitaciones -cuando DNV era comitente- u homologarlas -cuando había delegación de funciones por convenio-.

Por tales motivos, teniendo en cuenta que seis de las personas por las cuales se formula el presente requerimiento de elevación a juicio oral integraban -a la época de los hechos- la Dirección Nacional de Vialidad desde diversas responsabilidades y funciones, a continuación nos ocuparemos de explicar cómo funcionaba la estructura de dicho organismo y qué intervención tenía cada área en los procesos de adjudicación, control y pago de obras públicas viales.

Esta entidad fue creada por la ley 11.658 (1932), modificada luego por la ley 12.625 (1939) y reformada por el decreto-ley n° 505/58 (ratificado por ley n° 14.467), que le dio el estatuto que reviste actualmente, con excepción de la integración de sus autoridades, que se rige por las leyes n° 16.920 (1966) y 17.072 (1966).

De acuerdo al mencionado decreto, la DNV tiene a su cargo "*el estudio, construcción, conservación, mejoramiento y modificaciones del sistema troncal de caminos nacionales, y de sus obras complementarias*" (art. 2°). Es decir que **es el órgano específicamente encargado de administrar y ejecutar el dinero que desde el Poder Ejecutivo por diferentes vías —presupuesto, ampliación de presupuesto, reasignación de partidas o fondos fiduciarios— se destina año a año a las obras públicas viales**.

Debe recordarse que a partir de la inclusión de la Secretaría de Obras Públicas dentro del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (**decreto n° 1283/03**), la Dirección Nacional de Vialidad comenzó a formar parte del referido ministerio como órgano descentralizado bajo la órbita de la Subsecretaría de Obras Públicas, dependiente de la Secretaría de Obras Públicas.

En cuanto a sus autoridades, a partir de las **leyes n° 16.920 y 17.072** la DNV se encuentra a cargo de un Administrador General —que en el período 2003-2015 fue Nelson PERIOTTI—, secundado por un Subadministrador y tres gerencias denominadas de *Administración*, de *Planeamiento, Investigación y Control* y de *Obras y Servicios Viales*, cada una de ellas a cargo de un gerente.

A su vez, existe una división territorial en la que a cada provincia le corresponde un distrito y éstos, a su vez, se agrupan en cinco regiones; de tal suerte que en cada uno de los distritos se desempeñan los funcionarios viales *nacionales*,

como representantes allí del organismo federal; vale aclarar que en lo que hace a esta pesquisa, la provincia de Santa Cruz resulta ser el distrito n° 23.

Corresponde tener presente que la magnitud de la tarea de conducción de la DNV justificó la existencia del ***Subadministrador General***, cuya responsabilidad primaria era *"asistir al señor Administrador General, coordinando y supervisando el desenvolvimiento de las distintas gerencias y regiones, y ejecutando las resoluciones que del mismo emanen"* **(**ver prueba **97**).

Es decir que era el *segundo funcionario* del organismo, en cuanto a jerarquía, toma de decisiones e influencia, puesto que su margen de acción se extendía, como se ve, a las tres gerencias y a todas las regiones, con sus respectivos distritos; y además cumplía funciones que podríamos llamar de *suplencia* del Administrador General, cuando éste no podía realizarlas por sí mismo, puesto que, según se desprende de los expedientes analizados, en algunas ocasiones el Subadministrador General firmaba convenios con las provincias y dictaba resoluciones generales homologando licitaciones provinciales o adjudicando contratos, al igual que Nelson PERIOTTI.

Corresponde recordar, en tal sentido, que Carlos Joaquín ALONSO —Subadministrador General de la DNV desde marzo de 2011 hasta diciembre de 2015— se encuentra procesado en estas actuaciones en virtud de que intervino en la suscripción de dos convenios destinando fondos del Estado Nacional a obras adjudicadas al GRUPO BÁEZ, firmó certificados de pago dirigidos a dichas empresas a pesar de los groseros incumplimientos contractuales en los que incurrían y decidió *no controlar* el correcto desempeño de las gerencias y el Distrito n° 23, para *contribuir* a la maniobra con su omisión.

En efecto, el 15 de abril de 2011 Carlos Joaquín ALONSO firmó, como Subadministrador General, dos convenios delegando obras a la AGVP de Santa Cruz, relativos a las OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 47, TRAMO: "*EMPALME RN N° 281 — EMPALME RN N° 3*", SECCIÓN I (expte. DNV n° 10.562/11, convenio obrante a fs. 392/4) y LAS 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, convenio incorporado a fs. 460/2).

La suscripción de estos dos convenios fue el *paso necesario* para que multimillonarios fondos del Tesoro Nacional confluyeran en las empresas del GRUPO BÁEZ, a pesar de que para el año 2011 ya se registraban groseros e inexcusables atrasos en más de cuarenta (40) obras que para ese entonces se encontraban en curso.

Así, gracias a la intervención inicial de ALONSO abriendo el caudal de fondos, en el primer caso **el Estado Nacional transfirió a la empresa KANK Y COSTILLA más de 264 millones de pesos**; pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 25%**. En el segundo caso, la decisión de ALONSO permitió que **el Tesoro Nacional desembolsara en favor de AUSTRAL CONSTRUCCIONES más de 367 millones de pesos;** 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).

Como consecuencia de todo ello, luego era habilitada la ausencia de control de la AGVP y de supervisión de la DNV, que debían ejecutar las gerencias que cuyo funcionamiento debía controlar Carlos Joaquín ALONSO.

En efecto, a pesar de que el Subadministrador General Carlos Joaquín ALONSO conocía que los tres gerentes propiciaban la homologación de licitaciones

viciadas de irregularidades, en ninguno de los casos intervino para impedirlo ni los instruyó a que actuaran de otro modo.

Ante los ojos de ALONSO también se perpetraron todas las irregularidades vinculadas con el *esquema de beneficios exclusivos en el pago*, puesto que el Subadministrador General tuvo plena injerencia en la Gerencia de Administración que llevó adelante dicho esquema y conoció el mecanismo de pago anticipado que sólo era usado en favor de BÁEZ, pese a lo cual no adoptó ninguna medida para evitarlo, ni asistió al Administrador General en esa dirección, como era su función.

Por otra parte, entre sus competencias se encontraba la participación en "*el plan de inversiones de medio y largo plazo y la programación presupuestaria anual*", razón por la cual año tras año conocía que los grandes proyectos de la DNV en Santa Cruz no se concluían en tiempo y forma y recibían nuevas asignaciones presupuestarias, que incrementaban los costos y extendían indefinidamente los plazos (v. fs. 5120/9).

Por citar un ejemplo, respecto de dos emblemáticas rutas nacionales (RN n° 3 y RN n° 40) se proyectaron inmensas inversiones que presagiaban su pavimentación en varios tramos: las obras en la RN n° 40 Tramo: "*28 de noviembre — Rospentek*" (expediente DNV n° 11379/07), que comenzaron en enero de 2006 previendo un plazo de 18 meses; y los trabajos en la RN n° 3 Tramo "*Progresiva 1970,40 — Progresiva 2026*" (expediente DNV n° 2253/07), que se inició en enero de 2007 con un plazo proyectado de 24 meses.

Ahora bien, las obras en la RN n° 40, a pesar de contar con un plazo de 1 año y medio, estuvieron en la programación presupuestaria de los años 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016; con el agravante de que al formularse la presente denuncia el grado de avance era menor al 75%.

Respecto de la RN n° 3 sucedió algo similar, puesto que sólo debió haber sido incluida en los presupuestos de 2007 y 2008 pero el Estado Nacional debió invertir en ella hasta el 2013 inclusive.

Los ejemplos citados exhiben que si el Subadministrador General de la DNV –en este caso ALONSO- participaba anualmente del plan de inversiones y la programación presupuestaria, *no podía desconocer* que estas obras viales —que habían sido consideradas tan importantes por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, cuyo titular reasignaba partidas presupuestarias en favor de ellas— *no concluían nunca.*

Tampoco pudo desconocer los informes de la Unidad de Auditoría Interna, que advertían las falencias en el seguimiento de las obras por convenio, que enfatizaron el análisis sobre el Distrito n° 23 "Santa Cruz" a través del Informe Definitivo n° 57/13.

Y el hecho de que ALONSO sólo abarcara en esta función el periodo comprendido entre los años 2011 a 2015, no opaca las circunstancias señaladas, al contrario, precisamente, el letargo en la conclusión de las obras que tuvieron comienzo de ejecución en años anteriores a su gestión, debió alertarlo sobre el manejo irregular que se venía desarrollando en los procesos licitatorios; claro que esto no ocurrió de tal modo, puesto que él formaba parte de ese acuerdo de voluntades que tenía por fin defraudar al Estado.

Si una de las funciones del Subadministrador General era "*proyectar la organización de las gerencias, subgerencias, regionales, distritos"*, es uno de los principales responsables de que el Distrito n° 23 no supervisara la marcha de las obras, como así también de que la División Convenios con Provincias —dependiente de la Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control— no cumpliese su función de seguimiento.

En definitiva, si el Subadministrador General fue el máximo funcionario de la DNV después de su titular, si tuvo injerencia y superioridad jerárquica por sobre las tres gerencias y todos los distritos, si intervino año tras año en la proyección de las obras a realizar y los gastos que insumían; si a pesar de todas esas competencias y a pesar de haber tomado conocimiento de la gran mayoría de las irregularidades advertidas en esta investigación, *no adoptó ninguna medida para evitarlas, ni para impedir sus efectos, ni para prevenirlas en el futuro,* fue justamente porque, este funcionario *clave* de la DNV desde su rol específico prestó su colaboración al plan criminal diseñado por los titulares del Poder Ejecutivo Nacional, que convirtió a Lázaro Antonio BÁEZ, en el empresario de la construcción vial más beneficiado de la provincia de Santa Cruz, lo cual incrementó exponencialmente su patrimonio.

En cuanto al ***Gerente de Obras y Servicios Viales,*** su responsabilidad primaria era "***controlar el proceso constructivo de las obras, sean contratistas*** *o concesionadas, desde el estudio, proyecto, liberación de traza, preparación de la documentación de la licitación,* ***su ejecución****, recepción definitiva y posterior mantenimiento, incluyendo todo lo inherente al equipamiento vial"* y entre sus acciones debía evaluar las distintas etapas de las licitaciones y fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones asumidas por las contratistas (ver prueba n° **97**) —el resaltado me pertenece—.

Es importante remarcar aquí –aunque luego nos explayaremos sobre este punto- que en los casos analizados en esta investigación **los expedientes licitatorios llegaban a la Gerencia de Obras y Servicios Viales con ostensibles vicios que impedían su homologación**: concurrían empresas del mismo grupo empresarial a la misma licitación, incrementando holgadamente el presupuesto oficial y los montos del convenio, se les otorgaba obra vial por encima de la capacidad de contratación y

ejecución anual, las adjudicaciones se producían en tiempos *récord*, en licitaciones en las que existía un único competidor, se designaba un mismo representante técnico y las mismas planillas de maquinaria para la realización de diversas obras simultáneas y distantes entre sí y se asignaban nuevas obras públicas a empresas que habían incumplido *sistemáticamente* las condiciones de contratación de obras anteriores; pese a lo cual los sucesivos titulares de la gerencia **Sandro FÉRGOLA y Jorge GREGORUTTI** en todos los casos confeccionaron una extensa nota pidiendo expresamente al Administrador General el dictado de la correspondiente resolución homologatoria.

Por otra parte, ha quedado acreditado que los nombrados tampoco utilizaron ninguno de los medios que tenían a su disposición para fiscalizar la correcta ejecución de las obras asignadas al GRUPO BÁEZ: no adoptaron ninguna medida para subsanar los graves defectos de funcionamiento del Distrito n° 23 en relación a las obras por convenio; no se interiorizaron sobre el avance de los trabajos ni sobre la periodicidad de las tareas de supervisión del distrito —ni siquiera ante la proliferación de denuncias penales por direccionamiento de obras viales en Santa Cruz en favor de BÁEZ—; no propiciaron la imposición de sanciones o multas a las empresas del GRUPO BÁEZ a pesar de sus reiterados incumplimientos; en los casos en los que se abonaron anticipos financieros sin la reducción de plazo que correspondía, nada objetaron a su pago; y avalaron todas las modificaciones de obra que fueron sometidas a su análisis y que permitieron *aparentar* que las demoras tenían justificativo, pese a que las modificaciones no eran justificadas, violentaban expresamente la ley y los pliegos y hubiese correspondido la rescisión de los contratos (v. Informe Definitivo n° 57/13 elaborado por la Unidad de Auditoría Interna de la DNV a fs. 205/16 y funciones del Gerente de Obras y Servicios Viales a fs. 5120/9 –prueba 97).

Asimismo, cuando los certificados de pago llegaban a la Gerencia de Obras y Servicios Viales, tanto **FÉRGOLA** como **GREGORUTTI** convalidaron el pago de cada uno de aquellos que fueron emitidos en favor de las empresas del GRUPO BÁEZ, a pesar de los incumplimientos e irregularidades ya descriptas, sin requerir que se impusiese ninguna de las retenciones por atrasos que hubiese correspondido aplicar según los pliegos y las condiciones generales.

En definitiva, el Gerente de Obras y Servicios Viales de la DNV —uno de los cinco funcionarios más importantes de la repartición, junto con los otros dos gerentes, el Subadministrador y el Administrador General— tenía a su disposición una gran cantidad de recursos y medios para impedir el multimillonario perjuicio al Estado que se estaba configurando y, pese a ello, no sólo no hizo uso de ninguno de ellos en los casos analizados, sino que cada vez que una de las obras adjudicadas a las empresas del GRUPO BÁEZ llegó a su conocimiento, propició la homologación de lo actuado por la AGVP de Santa Cruz, pese a que las contrataciones presentaban en general la ampliación de los plazos de obra originales, generando ello mayores costos que los estipulados inicialmente, los cuales en la práctica se terminaron duplicando (ver informe de auditoría interna de la DNV, gráfico 6).

Ello exhibe que **FÉRGOLA Y GREGORUTTI** actuaron de ese modo porque era el aporte que la organización requería de ellos, necesario para consumar el plan criminal diseñado desde la cúspide del Poder Ejecutivo Nacional, lo que revela que actuaron con pleno conocimiento y voluntad de que sus intervenciones se enmarcaban en una maniobra tendiente a beneficiar indebidamente a las empresas de Báez.

Respecto del ***Gerente de Administración***, debe señalarse que su responsabilidad primaria consistía en administrar los *"recursos humanos, materiales*

y financieros de la Repartición", misión que lo convierte, como se ve, en el principal responsable de la faz económica de la Dirección Nacional de Vialidad; y también cumplía un rol importante en la *planificación* de los gastos del organismo, en tanto el Gerente de Administración debía "*elaborar y ejecutar el presupuesto anual de gastos y recursos y controlar su evolución"*, es decir, que tenía un significativo poder de decisión respecto del destino de los fondos del ente (v. fs. 5120/9).

No olvidemos que los caudales públicos puestos a disposición de la Dirección Nacional de Vialidad eran inmensos, dado que se trataba del organismo descentralizado con mayor presupuesto del país, el cual, inclusive, superaba muchas veces el tamaño financiero de algunos ministerios.

No se pretende sostener que el Gerente de Administración era quien tenía el principal poder de decisión sobre el destino de los fondos de la DNV —puesto que, como hemos visto, por encima de él se encontraba el Administrador General, que debía aprobar dicho proyecto, que a su vez debía contar con el aval del Secretario de Obras Públicas—; lo que se desprende de lo actuado es que **sin su colaboración no se hubiese podido concretar el *direccionamiento* de fondos que implicó la *concentración de obra pública vial en Santa Cruz,* el tercer paso de la maniobra investigada** (v. procedimiento de preparación del presupuesto de la DNV, obrante a fs. 1309/17).

Por otra parte, el Gerente de Administración, en tanto era el encargado de impartir directivas para la correcta ejecución y control de los ingresos y egresos (v. fs. 5120/9), tenía un poder de decisión clave sobre cada uno de los pagos que el organismo efectuaba.

En efecto, ante cada expediente de convalidación de convenios o de homologación de lo actuado por la AGVP, su gerencia era la responsable de

autorizar que la obra en cuestión insumiera recursos del organismo e indicar de qué partida presupuestaria correspondía tomar el correspondiente dinero.

Como veremos, en todos los casos de las obras cuestionadas en esta pesquisa el ex Gerente de Administración Sergio PASSACANTANDO autorizó el uso de los caudales públicos para su pago a través de notas firmadas de su puño y letra, a pesar de que las ofertas no sólo aumentaban excesivamente el presupuesto oficial sino que el mismo presupuesto confeccionado por la AGVP superaba los montos del convenio, se adjudicaban obras a empresas que no tenían la capacidad económica de ejecutarlas, se liquidaban anticipos financieros sin la reducción de plazo que los pliegos imponían y se introducían modificaciones de obra que incrementaban sideralmente los costos; entre otras irregularidades financieras.

Este poder de decisión no sólo abarcaba la autorización inicial a que la obra insumiese fondos de la repartición sino que luego, mes a mes, PASSACANTANDO autorizaba el pago de cada uno de los certificados de las 51 obras, sin importar que se incumplieran groseramente los plazos, se recalculasen los precios constantemente y se introdujesen nuevas modificaciones de obra que pretendían justificar aumentos de costos inaceptables, sin que por otra parte se aplicasen en los certificados las retenciones por atrasos que correspondían.

Además de lo expuesto, las competencias funcionales del Gerente de Administración lo colocan como uno de los principales responsables del esquema de favorecimientos en el pago instituido en favor de las empresas del GRUPO BÁEZ.

En efecto, con independencia de que abordaremos su desarrollo en extenso en el acápite **VI.b.4**, es útil recordar en esta instancia que desde la Dirección Nacional de Vialidad se creó un mecanismo excepcional de pago anticipado de certificados que, durante todo el período investigado, fue usado únicamente en favor

de las empresas del GRUPO BÁEZ; que a su vez se consagró un sistema de *cobros a la medida* de las necesidades del empresario amigo y socio comercial de Néstor KIRCHNER y Cristina FÉRNANDEZ, que siempre recibió los pagos *más rápido* que los demás contratistas e incluso en ocasiones por obras no realizadas; y que la preferencia por las empresas de su grupo hizo que se convirtiese en el único empresario vial a quien el Estado Nacional no le adeudaba ni un centavo al finalizar la gestión presidencial.

La institución de este esquema de beneficios y su cotidiana materialización estuvo a cargo de la Gerencia de Administración, cuyo titular —Sergio PASSACANTANDO— firmó cada uno de los convenios de pago anticipado con las empresas del GRUPO BÁEZ (v. fs. 71/84) y dio las órdenes de qué certificados pagar y, por tanto, fue el responsable de la preferencia por BÁEZ a la hora del pago, como así también de la ausencia de deuda vencida respecto de sus empresas.

En síntesis, un eslabón fundamental del plan diseñado consistió en el flujo multimillonario de fondos públicos hacia Lázaro Antonio BÁEZ y, para ello, fue necesario contar con la complicidad del Gerente de Administración de la DNV, Sergio PASSACANTANDO, quien prestó su conformidad al plan y, de ese modo, garantizó la concentración de obra vial en Santa Cruz, el uso para cada obra de las partidas presupuestarias correspondientes y el pago, mes a mes, de cada uno de los certificados, con un esquema de favorecimientos exclusivo para Báez y el grupo empresarial que éste conformaba.

Todo lo expuesto, sumado al hecho de que PASSACANTANDO, previo a su ingreso a la DNV, trabajó para la firma INVERNES SA, vinculada a Lázaro BÁEZ, permite sostener que actuó con conocimiento y voluntad de procurar un lucro indebido para un tercero.

Finalmente, la responsabilidad primaria del ***Gerente de Planeamiento, Investigación y Control*** consistía en planificar las obras, intervenir en el estudio y proyecto de cada una y controlar la eficacia y eficiencia de la gestión vial; lo que revela su papel preponderante en la decisión sobre qué obras viales ejecutar y en qué lugares, e inclusive debe destacarse su responsabilidad en el control de la gestión y el seguimiento de los programas y proyectos, ya que tenía a su cargo la División Convenios con Provincias y la Sección Seguimiento de Convenios (v. fs. 1309/17 y 5120/9).

En primer lugar, se destaca que los ex gerentes **Gustavo GENTILI y Fernando ABRATE** fueron responsables también de la *concentración de la obra pública vial en Santa Cruz*, uno de los cuatro pilares de la maniobra investigada, cuya consecuencia fue que Santa Cruz se convirtió —a la par de Buenos Aires— en la provincia *más beneficiada* en la transferencia de fondos públicos para la realización de obras viales, con un **11% del presupuesto total**, equivalente a lo que *en conjunto* se asignó para ocho provincias, discrecionalidad que fue severamente cuestionada por la Auditoría General de la Nación (v. gráfico 1 de informe acompañado a fs. 2664/5, informe "Una década al cuidado de los fondos públicos", de la AGN, y declaración testimonial de Alejandro Mario NIEVA, fs. 1143/4).

Ahora bien, la intervención del Gerente de Planeamiento, Investigación y Control en los sucesos investigados no se limitó a este aporte inicial en el direccionamiento de fondos, sino que también prestó su conformidad con la homologación de los expedientes de licitación y adjudicación de obras a empresas del GRUPO BÁEZ.

En este sentido, los expedientes analizados debían pasar por su área y contar con su aprobación para poder recibir el aval del Administrador General, quien

en cada resolución homologatoria citaba en su favor la conformidad de las tres gerencias y de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos.

Además, en muchos casos las irregularidades visibles en el expediente de licitación y adjudicación estaban vinculadas estrechamente con las competencias del Gerente de Planeamiento, Investigación y Control y, pese a ello, tanto GENTILI como ABRATE prestaron su conformidad sin objeciones: por ejemplo, cuando el convenio DNV-AGVP se firmaba *después* de que la obra fuese adjudicada a BÁEZ y, por tanto, se desnaturalizaba el sentido del planeamiento de las obras; o cuando se introducían modificaciones de obra contrarias a la normativa, sobre cuya viabilidad debía opinar.

Finalmente, como encargado del control de la gestión y el seguimiento de los programas y proyectos, este gerente tenía a su cargo la División Convenios con Provincias y la Sección Seguimiento de Convenios, pese a lo cual ni Gustavo GENTILI ni Fernando ABRATE instruyeron a sus respectivos encargados a que efectuasen un control de las numerosas obras delegadas a la AGVP de Santa Cruz, ni siquiera ante las noticias de graves defectos de funcionamiento del Distrito n° 23 en relación a las obras por convenio —que fueron subrayados por la Unidad de Auditoría Interna de la DNV en el Informe Definitivo n° 57/13— o la repercusión social y mediática de denuncias penales por el direccionamiento de obras viales en Santa Cruz en favor de BÁEZ.

Pese a la formación profesional que ambos imputados presentaban, en ninguna oportunidad efectuaron señalamientos u objeciones, motivados en la llamativa cantidad de obras financiadas por la DNV de Santa Cruz, en comparación con la situación de las demás jurisdicciones del país; tampoco sorprendió a estos gerentes la progresiva acumulación de obras en un mismo grupo empresario, ni el

retraso en la ejecución de los contratos con el consiguiente incremento de costos que ello significaba para el Estado.

Lo expuesto revela que tanto GENTILI como ABRATE tenían conocimiento y obraban con voluntad de procurar esos fines delictivos, a través de los aportes esenciales que cada uno de ellos brindaba, lo cual claramente contrariaba las funciones propias de la Gerencia que comandaban, pero respondía a los designios de esa plan criminal previamente orquestado por la asociación ilícita de marras.

Para concluir con la reseña de la estructura de la DNV, corresponde recordar que en los procesos licitatorios llevados a cabo directamente por la DNV intervenía la Unidad de Coordinación de Procesos Licitatorios (UCOPROLI) —que emitía dictamen sobre la conveniencia de las ofertas— y la Comisión Evaluadora de Obras Públicas y Consultoría —que preadjudicaba la obra—; aclarándose que la primera integrada por un representante de cada gerencia —normalmente el titular— y la segunda por los titulares de las tres gerencias más un asesor.

Acompañamos a continuación un gráfico ilustrativo de la estructura que acabamos de explicar:

Ahora bien, corresponde tener presente que, en el contexto descripto, creado desde la cúpula del Poder Ejecutivo Nacional, se materializó la *exportación* de la estructura de confianza que había montado Néstor KIRCHNER en Santa Cruz a la que ya hiciéramos referencia, y diversos funcionarios viales provinciales asumieron en los organismos nacionales, entre ellos, Nelson PERIOTTI, Presidente de la Agencia General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, asumió como Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad.

Para garantizar que el plan se desarrollase sin fisuras, Nelson PERIOTTI nombró en la DNV a diversos funcionarios que lo habían acompañado en la AGVP de Santa Cruz y que sabía que estarían de acuerdo en llevar a cabo las acciones u omisiones necesarias a los fines de lograr beneficiar a las empresas del GRUPO BÁEZ.

Así, de la lectura de los expedientes acompañados a la pesquisa surge —entre otros casos— que el aquí imputado **Sandro FÉRGOLA**, otrora ingeniero jefe de la AGVP cuando era dirigida por Nelson PERIOTTI, fue colocado en el cargo de Gerente de Obras y Servicios Viales de la DNV cuando PERIOTTI asumió su conducción; es decir, nuevamente le encomendó el máximo cargo técnico en lo que al avance de obras se refiere[23].

En sentido inverso, pero con el mismo fin, funcionarios que trabajaban en la DNV luego fueron transferidos a prestar funciones en la AGVP[24]; e incluso hubo personas que habiéndose desempañado, en empresas del GRUPO BÁEZ, accedieron a la función pública, como es el caso de **Carlos Joaquín ALONSO**, que era accionista de EPELCO S.A. y representante técnico y apoderado de SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI S.A., y después fue nombrado Subadministrador General de la DNV; o **Sergio Hernán PASSACANTANDO,** que pasó de ser un contador de confianza de Lázaro BÁEZ en INVERNES SA —empresa del mismo conglomerado societario—, fue designado en la Dirección Nacional de Vialidad y desde octubre de 2006 hasta diciembre de 2015 fue Gerente de Administración del organismo[25] (v. escritura n° 564 del 24 de octubre de 2006, ante escribano Ricardo Leandro ALBORNOZ[26] y documentación obrante en caja n° 2 de esta causa).

En definitiva, la necesidad de contar con individuos que prestaran su acuerdo al plan criminal diseñado fue lo que determinó la puesta en escena de una estructura de funcionarios en el seno de la Dirección Nacional de Vialidad

---

[23] Cabe aclarar que Férgola también fue nombrado Subadministrador General de la DNV –de diciembre de 2007 al mes de junio de 2010-, y su conducta en esa calidad formó parte de la acusación que esta fiscalía le formulara en autos, sin perjuicio de lo cual, con fecha 22 de mayo de 2018 la Excma. Cámara del fuero resolvió revocar la falta de mérito que oportunamente dictara el juzgado a su respecto, procesándolo, pero sólo respecto del cargo de Gerente de Obras y Servicios Viales de dicho organismo.

[24] Tal es el caso del imputado Juan Carlos VILLAFAÑE, que luego de ser Intendente de Río Gallegos mientras Néstor KIRCHNER era Gobernador, fue nombrado Jefe del Distrito n° 23, para luego ser designado como Presidente de la AGVP

[25] En igual sentido, Raúl Gilberto PAVESI, que era representante técnico de GOTTI S.A. pasó a desempeñarse luego como titular de la AGVP.

[26] Información obrante en los libros de protocolo del mencionado notario, secuestrados durante un allanamiento de su oficina practicado en el marco de la causa n° 3.017/13 y que se conoce en virtud de que esta fiscalía accedió a su análisis en el marco de la causa conexa n° 11.352/14 “Hotesur”.

que fuera funcional a dicha maniobra, y eso es lo que terminó sucediendo ya que los elementos de prueba recolectados en autos permiten tener por acreditado que cada uno de esos funcionarios viales efectuó un aporte, por acción y/u omisión, que fue *necesario* para consagrar y sostener el esquema de beneficios ilegítimos y exclusivos que enriqueció a Lázaro BÁEZ a expensas del Tesoro Nacional.

Esa estructura de funcionarios afines se reprodujo con el mismo formato a nivel provincial pues —como se explicará a continuación—, también se designó al frente de la Agencia General de Vialidad Provincial de Santa Cruz a personas que colaborarían, ya desde la órbita local con el desarrollo de la maniobra delictiva imputada.

Y esta circunstancia, más allá de excederse del presente análisis —pues este requerimiento de elevación a juicio parcial no comprende a los funcionarios de la mencionada agencia provincial que se encuentran imputados en autos—[27], lo cierto es que **sirve para comprender desde un análisis integral, la magnitud de la maniobra desplegada por la organización criminal en estudio.**

VI.b.2.ii. <u>La Administración General de Vialidad Provincial</u>

Tal como se expuso en reiteradas oportunidades, la Dirección Nacional de Vialidad delegó durante el período 2003-2015 prácticamente la totalidad de la obra pública vial que se llevó a cabo en Santa Cruz con fondos nacionales a la Administración General de Vialidad Provincial de la referida provincia.

En efecto, esa delegación de facultades propias de la Dirección Nacional de Vialidad en el organismo provincial[28] originó que la AGVP fuese la encargada de

---

[27] Esta fiscalía ha solicitado formalmente, el 3 de mayo de 2018, que se ordene el llamado a prestar declaración indagatoria respecto de cuarenta (40) imputados más involucrados en la maniobra, pedido que aún no ha sido resuelto por el juzgado interviniente (ver fojas 8943/9121)

[28] Creada por la ley provincial n° 1673 -prueba n° **227-**, bajo la órbita del Ministerio de Economía y Obras Públicas de la Gobernación de la Provincia de Santa Cruz.

llevar a cabo la mayor parte de las irregularidades que fueron perpetradas en cada uno de los expedientes administrativos correspondientes a las obras públicas viales; es por eso que, para la concreción del plan criminal investigado, resultaba necesario contar con el concurso de la voluntad del titular de dicha agencia y, por tal motivo, a lo largo de los doce años investigados se designó al frente del organismo a personas con cuya contribución a la maniobra se contaba previamente.

En tal sentido, el análisis de la totalidad de los expedientes administrativos en los que se encuentra plasmado el proceso licitatorio de cada una de las obras, permitió demostrar que los sucesivos presidentes de la AGVP, valiéndose de la intervención de diversos funcionarios de ese organismo, direccionaron las licitaciones, permitieron que concurrieran varias empresas del mismo grupo elevando el precio de la contratación pública, otorgaron obras por encima de la capacidad de contratación y ejecución anual, avalaron la certificación de obra que al momento no había sido realizada, adjudicaron obras en infracción a los requisitos vinculados con la maquinaria y el representante técnico, otorgaron adelantos fenomenales, omitieron sancionar a las empresas del referido grupo o rescindir los respectivos contratos pese a que aquéllas de manera sistemática prorrogaban los plazos e incumplían sus obligaciones contractuales y, finalmente, asignaron nuevas obras a dicho grupo a pesar de todos los incumplimientos e irregularidades descriptas; todo lo cual generó un perjuicio multimillonario al Estado Nacional.

En definitiva, del mismo modo que ocurrió con las restantes reparticiones que intervinieron en la administración de los fondos públicos destinados a la *obra pública vial*, vemos que quienes fueron designados en estos cargos respondían al círculo íntimo de los ex presidentes de la nación y de Lázaro BÁEZ y estarían de acuerdo en formar parte de esta matriz destinada a favorecer al referido empresario y

por esos motivos fueron nombrados como Presidentes de AGVP por los sucesivos gobernadores de Santa Cruz, alineados a Néstor y Cristina KIRCHNER.[29].

Así, el gobernador Sergio ACEVEDO —sucesor de Néstor KIRCHNER en la gobernación y vicegobernador de aquél— nombró primero interinamente y luego de manera definitiva como Presidente de la AGVP a Héctor René Jesús GARRO, quien ejerció ese rol de marzo de 2005 a marzo de 2006 (v. pruebas n° **135 y 136**).

Al renunciar el gobernador electo ACEVEDO y asumir el vicegobernador Carlos SANCHO —que según se conoce a través del acta de asamblea de HOTESUR S.A., era director de esa empresa de la familia presidencial, v. prueba n° 197—, se designó a Juan Carlos VILLAFAÑE, quien estuvo al frente del organismo del 17 de marzo de 2006 hasta el 10 de diciembre de 2007 (v. prueba n° **137**).

Debe señalarse que, conforme se desprende de publicaciones periodísticas y de la nómina de funcionarios aportada por la DNV —v. pruebas n° **4, 140 y 176**— Juan Carlos VILLAFAÑE, previo a conducir la AGVP, se había desempeñado como intendente de Río Gallegos e inclusive como Jefe del Distrito n° 23 de la DNV (2003-2005); es decir que era una persona de confianza de PERIOTTI que ya participaba, desde otro lugar, en el desarrollo de la maniobra aquí descripta.

Al asumir como gobernador Daniel PERALTA —quien fue Secretario de Trabajo de Néstor KIRCHNER, tal como él mismo relata en entrevistas periodísticas, v. prueba n° **198**—, nombró a cargo del organismo de vialidad provincial a Raúl Gilberto PAVESI, quien presidió la agencia del 10 de diciembre de 2007 al 28 de febrero de 2013 (v. decretos n° 21/07, 172/11 y 143/13, prueba n° **138**).

---

[29] En cuanto a las interrelaciones entre los imputados que nos atañen en este punto, ver pruebas n° **135, 136, 137, 138 y 139**.

Cabe recordar que la lectura de los expedientes de obras viales anteriores a la llegada de PAVESI a la AGVP permite ilustrar que, previo a asumir al frente del organismo vial, se desempeñaba como representante técnico de la empresa GOTTI, perteneciente al GRUPO BÁEZ —v. fs. 121 y 174/8 de expte. DNV n° 4268/04, prueba n° **433**—, e inclusive había celebrado una compraventa con Martín Antonio BÁEZ —v. escritura n° 93 ante Esc. ALBORNOZ, del 13 de abril de 2005, en relación a Parcela 8 Manzana 706-C, Sec. A, Circ. II, reservada en copia en **caja n° 133** de causa conexa 11.352/14 **—**"Hotesur"—.

Posteriormente, fue designado al frente de la AGVP José Raúl SANTIBÁÑEZ, que también resultaba del círculo de los ex presidentes y del gobernador —ya que se había desempeñado en la Secretaría de Trabajo durante las gobernaciones de KIRCHNER y PERALTA, y durante esta última como titular de esa secretaría— y presidió el organismo del 28 de febrero de 2013 hasta el 9 de diciembre de 2015 (v. decreto n° 144/13, v. prueba n° **139**).

Como se ha expuesto, la Agencia General de Vialidad Provincial resultó ser un estamento decisivo para la concreción de la maniobra, porque era el organismo que se encontraba inmediata y directamente vinculado a la decisión de la adjudicación de las obras, a la autorización para la constante prórroga de plazos y redeterminación de precios y, a su vez, era la agencia que debía corroborar diariamente el avance real de la obra.

En este sentido, los sucesivos titulares —como directores del organismo— concretaron un aporte esencial para que así se materializara sin fisuras la maniobra diagramada y el empresario amigo y socio comercial de la familia presidencial resultara beneficiario de prácticamente el 80% de la obra pública vial llevada a cabo en esa provincia.

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.

Para concluir, y tal como lo expresó la Cámara Federal al ratificar el primer procesamiento dictado en autos **"*Tamaña maniobra requirió de una base que permitiera mantenerse en el tiempo con una dinámica aceitada 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).

En síntesis, la edificación de una estructura de funcionarios acorde al plan criminal era un paso ineludible puesto que, para que cada eslabón de la maniobra delictiva pudiera cumplirse y consolidarse en más de cincuenta obras y a lo largo de doce años, era necesario contar con el aval de todos los funcionarios intervinientes y, consecuentemente, 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 serán desarrollados en el acápite VI.b.4.D—, en los cuales se interrumpió el asunto hasta que otro funcionario, reemplazando al objetor, dio el aval que permitió continuar su curso.

VI.b.3. La concentración económica de la obra pública en Santa Cruz

Tras la inmersión de Lázaro A. BÁEZ en el negocio de la construcción y la *migración* de la estructura funcional que provenía de la gobernación de Néstor KIRCHNER en Santa Cruz, el paso siguiente de la maniobra consistió en *seleccionar el territorio* en donde se enriquecería al empresario a través de la adjudicación de la obra pública vial y, para ello, se escogió a la provincia de Santa Cruz.

La elección de Santa Cruz no fue una decisión casual o impensada desde el Poder Ejecutivo Nacional sino que, por el contrario, fue una decisión 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.

En efecto, la gobernación de Santa Cruz quedaría en manos de Héctor ICAZURIAGA[30] hasta el 10 de diciembre de 2003, luego de Sergio ACEVEDO desde diciembre de 2003 hasta marzo de 2006, seguido de Carlos SANCHO desde marzo de 2006 a septiembre de 2007 y finalmente de Daniel PERALTA en dos oportunidades desde septiembre de 2007 a diciembre de 2015.

Según se desprende de los diversos elementos de prueba reunidos, los cuatro gobernadores de Santa Cruz eran personas de confianza de los ex

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

mandatarios: ICAZURIAGA después de su paso por la gobernación fue designado por Néstor KIRCHNER y ratificado por Cristina FERNÁNDEZ como Secretario de Inteligencia desde el 15 de diciembre de 2003 hasta diciembre de 2014 —decretos PEN n° 1225/03, 15/07 y 19/11, prueba n° **217**—, ACEVEDO había sido vicegobernador en la tercera gobernación del ex presidente, SANCHO fue Director en la firma HOTESUR, propiedad del ex matrimonio presidencial —v. prueba n° **197**— y PERALTA había sido Secretario de Trabajo en la gobernación de Néstor KIRCHNER —v. prueba n° **198**—.

Por tal razón, ese fue el escenario elegido sucesivamente desde el Poder Ejecutivo de la Nación para ejecutar la matriz de corrupción, y por ello, se *concentró discrecionalmente* allí la mayor cantidad de fondos públicos en materia vial, lo que se vio reflejado año tras año 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.

Lo expuesto surge palmariamente del análisis del Informe Definitivo n° 3/2016 confeccionado por la Unidad de Auditoría Interna de la Dirección Nacional de Vialidad, el cual fue realizado a instancias de las nuevas autoridades del organismo y con el objeto de establecer los alcances, extensión y beneficiarios de la obra pública vial, con fondos nacionales en Santa Cruz desde 2003 a 2015 (v. prueba n° **133**).

Dicho estudio fue efectuado a partir de un relevamiento *de campo* sobre el estado actual de cada una de las rutas nacionales que fueron objeto de obras en el lapso indicado y, a la vez, se analizaron en detalle los guarismos sobre costos, plazos y grado de avance de obras que se encontraban registrados en el Sistema Informático de Gestión de Obras (SIGO).

Una de las conclusiones de ese estudio radicó en que Santa Cruz fue —junto a Buenos Aires— la provincia *más beneficiada* en la transferencia de fondos públicos para la realización de obras viales con un **11% del presupuesto total**, lo que implicó que a esa provincia se le destinó lo que en conjunto se asignó para ocho provincias: La Pampa, Tierra del Fuego, Jujuy, San Luis, Catamarca, Tucumán, Neuquén y Misiones. Incluso, se le otorgó un monto prácticamente idéntico al 11,1% ejecutado en la provincia de Buenos Aires, la *más poblada y extensa de nuestro país* (v. gráfico 1, prueba n° **69**).

De esta manera, se observa que mientras provincias tales como La Pampa, Tierra del Fuego, Jujuy, San Luis, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Misiones, San Juan o Neuquén recibieron durante el período 2003-2015 **menos de 3 mil millones de pesos** para la realización de obras viales, a la provincia de Santa Cruz se le destinó un total de **más de 13 mil millones de pesos,** sin una justificación suficiente que avale esta decisión.

Precisamente por ello, esta *discrecionalidad* evidenciada a la hora de la distribución de los fondos públicos nacionales fue seriamente cuestionada también desde un organismo *externo* a la Dirección Nacional de Vialidad y *antes* de su cambio de autoridades.

En efecto, la presidencia de la Auditoría General de la Nación, encabezada por el Dr. Leandro DESPOUY, en el informe elaborado en el mes de octubre de 2014, había alertado que "*en 2003, el conjunto de las transferencias clasificadas en los informes de AGN como discrecionales representaban el 34% del total con destino a las gobernaciones provinciales y municipales, mientras que hacia 2012 esa relación fue del 62%. Analizando los datos de transferencias discrecionales acumuladas en los diez años, es evidente que algunas provincias fueron más beneficiadas que otras. Más allá de la provincia de Buenos Aires —la que más*

dinero recibió— (...) ***sobresale el hecho de que Santa Cruz sea la segunda provincia que más transferencias discrecionales recibió, en pie de igualdad con Córdoba, mucho más poblada*** *(...)* ***Santa Cruz recibió a lo largo de la década poco más de $9000 millones, mientras que otras provincias patagónicas recibieron mucho menos, como Chubut ($1900 millones), Neuquén ($1283 millones) o San Luis, que fue la que menos recibió, con tan solo $371 millones***" (v. informe "Una década al cuidado de los fondos públicos", pruebas n° **35** y **327**, el destacado nos pertenece).

Conteste con ello, Alejandro Mario NIEVA –también integrante de la AGN-, sostuvo en declaración testimonial que en el marco de la labor de auditoría "***se observó discrecionalidad*** *en muchísimos de nuestros informes, respecto de la distribución de los programas de obra pública y fondos públicos en las distintas provincias, sin seguir ningún criterio de planificación, niveles de pobreza o cantidad de población. Por ejemplo,* ***en Santa Cruz, el 13% de las obras de Vialidad, del presupuesto nacional, cuando apenas tiene el 1% de la población del país. En suma, cuando advertimos estos factores en conjunto, donde hay monopolio de las decisiones y falta de transparencia, porque faltaban las rendiciones de cuentas, era un ambiente que facilitaba una gran corrupción***" (v. prueba n° **33** y **218**).

Por tales motivos, entendemos que el reparto *arbitrario* de la mayor cantidad de fondos públicos para obras viales en favor de la provincia de Santa Cruz no se trató de una decisión aleatoria sino que, muy por el contrario, fue el antecedente *necesario* para la ejecución de la maniobra aquí investigada, en tanto permitió que ese importante caudal de dinero público pudiera luego ser destinado en beneficio de Lázaro BÁEZ a través de la asignación de prácticamente el 80% de la obra pública vial de esa provincia -proporción que se desprende del gráfico n° 5,

prueba n° **69-**, lo que en definitiva lo convirtió en el mayor contratista de obra pública vial en el país en el período 2007-2015 -ver prueba n° **38-**.

A continuación abordaremos uno por uno los distintos medios a través de los cuales se instituyó y consagró esta concentración de recursos públicos, iniciando el análisis por la elaboración del presupuesto -en el cual se consignaba la afectación de las desorbitantes partidas para obras de la DNV en Santa Cruz-, pasando luego al dictado de decretos de necesidad y urgencia o decisiones administrativas del jefe de gabinete -que ampliaron esas partidas una vez agotadas-, la utilización de los fondos del fideicomiso vial -que permitieron incrementar aún más los fondos disponibles para las obras, beneficiando directamente a muchas de las aquí investigadas- y las reasignaciones efectuadas por el Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios -que, para garantizar los recursos de la DNV, los redireccionaba desde otras áreas del ministerio- y por el Administrador General de Vialidad -que tomaba partidas de otras obras para hacer frente a las adjudicadas a las empresas del Grupo Báez-.

Como se ve en este punto, la conformación de una estructura burocrática funcional a la maniobra -paso 2- resultaba fundamental, ya que, como veremos, para dirigir los fondos hacia la Dirección Nacional de Vialidad y en particular a las obras viales de Lázaro BÁEZ en Santa Cruz, era necesario que los ex presidentes contaran con el aporte de los funcionarios que debían intervenir en su disposición y administración, lo que evidencia la complejidad de la matriz y la interrelación entre las conductas de cada uno de los acusados.

VI.b.3.i. <u>La elaboración del presupuesto</u>

La maniobra orquestada jamás hubiera sido posible sin que desde la Presidencia de la Nación, primero Néstor KIRCHNER y luego Cristina FERNÁNDEZ, tomaran la *decisión política* de favorecer a la provincia de Santa

Cruz con inversiones millonarias en obra pública vial y dotaran por diferentes medios de fondos a la Dirección Nacional de Vialidad con el fin de que aquella pudiera pagar sus obligaciones, las que luego los demás miembros de la organización se encargaban de hacer llegar a las empresas del GRUPO BÁEZ.

Partiendo de la premisa de que las decisiones de corte *macro político* corresponden al Poder Ejecutivo Nacional, que es quien elabora la política económica y de inversiones en las diferentes jurisdicciones, debemos decir que no sorprende a esta parte, la decisión del *dónde* (Santa Cruz) y el *cómo* (a través de la obra pública vial) adoptada por los jefes de la organización ilícita para materializar el fraude millonario que se propusieron, máxime, teniendo en cuenta el panorama que venimos exponiendo: la necesidad de una red de funcionarios y empresarios afines -e incluso locales, en la jurisdicción elegida por la asociación criminal para desarrollar la maniobra-, que se encontraran predispuestos a colaborar para ello.

La asignación monumental de recursos se encuentra corroborada a través de la lectura y análisis de las leyes que instituyeron el presupuesto de la Administración Pública Nacional durante los años 2004 a 2015 (v. al respecto las leyes n° 25.827, 25.967, 26.078, 26.198, 26.337, 26.422, 26.546, 26.728, 26.784, 26.895, 27.008 y el decreto n° 2053/10 y sus respectivos anexos; todo ello identificado como prueba n° **150, 151** y **152**).

Como se desprende de su estudio, el presupuesto nacional fue un *elemento central* a partir del cual se instrumentó la política estatal en virtud de la cual la **Dirección Nacional de Vialidad recibiría un flujo de fondos multimillonario**, ya que no sólo sería dentro del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios el organismo que más dinero recibía, sino que era el órgano descentralizado que más fondos recibía en todo el país, **lo que permite tomar**

dimensión de la importancia de este organismo y del celo que los funcionarios a su cargo debieron haber puesto en el control sobre aquél.

Al respecto, el informe de auditoría realizado por el ex presidente de la Auditoría General de la Nación, Dr. Leandro DESPOUY, explicó que, tan solo en el año 2012, la Dirección Nacional de Vialidad devengó $14.243.984.782,61, lo que representa prácticamente el doble de lo que el Estado Nacional —a través del Ministerio de Salud de la Nación— gastó ese mismo año en materia de salud pública[31] (v. prueba n° 327).

Llegado a este punto, vale aclarar que no escapa a los suscriptos que la ley de presupuesto es precisamente eso, una ley, y por lo tanto requiere tratamiento parlamentario; sin embargo, no puede descartarse que es el Poder Ejecutivo Nacional -cada ministro sobre su materia, junto con el Jefe de Gabinete y el Presidente de la Nación- el que diseña el presupuesto, así como también, que es el presidente de la nación el que aprueba el proyecto que luego es enviado al Congreso Nacional y finalmente es el presidente quien lo promulga, pudiendo antes vetar o modificar su contenido[32].

En este sentido, si se compara el *presupuesto proyectado* por el Poder Ejecutivo Nacional con el *aprobado* por el Poder Legislativo para la Dirección Nacional de Vialidad en los años en los que ejercieron la primera magistratura Néstor KIRCHNER y luego Cristina Elisabet FERNÁNDEZ, el mismo *resulta prácticamente igual*, lo que implica que la política de inversiones en materia de obra pública vial fue diseñada desde la Presidencia de la Nación.

La única excepción a lo afirmado ocurrió en el año 2011, en el que al no haberse acordado en el Congreso Nacional una ley de presupuesto, las cuentas de la

[31] Según surge del informe, en el año 2012, el estado destinó al Ministerio de Salud de la Nación $8.488.480.740,04.

[32] Al solo ejemplo, es dable destacar que esta facultad fue utilizada por Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER al modificar parcialmente la ley de presupuesto n° 26.337 mediante el decreto n° 157/07 en aplicación de las facultades del art. 80 de la CN equiparadas por la propia Carta Magna a un decreto de necesidad y urgencia.

nación se rigieron directamente por disposición de la ex presidente que por el decreto n° 2053/10 y el decreto de necesidad y urgencia n° 2054/10 dispuso un flujo de fondos millonarios a favor del organismo vial[33].

Tal como se expuso en el requerimiento de elevación a juicio de la primera tanda de acusados, en el período 2003-2015 hubo un correlato permanente entre los fondos proyectados por el Poder Ejecutivo, los que el Poder Legislativo sancionó en la respectiva ley de presupuesto y los que finalmente eran aprobados y promulgados por el presidente.

Ello muestra que en los hechos, el diseño de la política de inversiones en materia vial fue dirigido desde el Poder Ejecutivo, resultando la DNV durante aquellos años el principal organismo a través del cual el Estado Nacional invirtió en nuestro país.

Sobre este asunto, corresponde reiterar que este Ministerio Público no busca asignar relevancia jurídico-penal a cada uno de los pasos que requiere la sanción del presupuesto en base al mandato constitucional, así como tampoco a la formulación del presupuesto nacional en el que intervienen los poderes Ejecutivo y Legislativo en pleno ejercicio de sus facultades constitucionales, sino que esta conducta, en principio inocua para el Derecho Penal, cobra relevancia a la luz de la maniobra puesta en marcha durante los años 2003 a 2015 desde la Presidencia de la Nación con el fin de asignar fondos a la Dirección Nacional de Vialidad para que este organismo, al menos en la provincia de Santa Cruz, contratara al amigo y socio de los ex mandatarios.

[33] Esto se encuentra volcado en el cuadro glosado en el punto VI.b.3.i del requerimiento de elevación anterior, al que me remito, elaborado a partir de la información obtenida en el sitio web oficial de la Oficina Nacional de Presupuesto vinculada a los proyectos de ley y a las leyes de presupuesto de cada uno de los años mencionados, iniciando el análisis en el año 2004, por tratarse del primer período en el que Néstor KIRCHNER elaboró el proyecto de presupuesto.

Sentado ello, la importancia de la DNV y de la obra pública vial durante el período investigado puede verificarse no sólo mediante la lectura de las leyes de presupuesto citadas como evidencia, sino también a partir de los mensajes de remisión del proyecto de presupuesto que el Poder Ejecutivo Nacional envió año a año al Congreso Nacional, por medio de los cuales Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ aprobaron los bocetos confeccionados por los diversos integrantes del gabinete, los unificaron y lo enviaron al parlamento (v. mensajes de remisión y comunicados de prensa obrantes en prueba n° 363, 364, 365, 366 y 367).

En efecto, la relevancia central de la Dirección Nacional de Vialidad y de las obras de infraestructura vial que este organismo llevó adelante radica en que durante los años 2004 y 2015 fue el mecanismo de inversión real directa más importante de nuestro país, es decir el modo a través del cual se incorporaron activos no corrientes al patrimonio nacional.

Así, en el proyecto de presupuesto para el año 2004, el ex presidente explicó que: "*los proyectos con utilización de 84,2% del total de gastos de inversión real directa, ordenados en términos institucionales reflejan que el 95,6% de los mismos corresponden al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, dentro del cual la mayor inversión corresponde a la Dirección Nacional de Vialidad"* (v. mensaje de remisión del proyecto de presupuesto del año 2004, obrante en prueba n° **363**).

Idéntica situación se observa en el mensaje enviado por el Poder Ejecutivo al Congreso Nacional para el año 2005 en donde Néstor KIRCHNER sostuvo que: "*Del total de la Inversión Real Directa, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios concentra el 75,6%; de esta jurisdicción, la Dirección Nacional de Vialidad por sí sola representa el 57,2 % del total*" (v. mensaje de remisión del proyecto de presupuesto del año 2005, obrante en prueba n° **363**).

Lo mismo ocurre si se observa el año 2006, en el que señaló que: "*Los proyectos con utilización del 83,7% del total de gastos de inversión real directa, ordenados en términos institucionales reflejan que el 93,1% de los mismos se corresponden al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, dentro del cual la mayor inversión corresponde a la Dirección Nacional de Vialidad"* (v. mensaje de remisión del proyecto de presupuesto del año 2006, obrante en prueba n° **363**).

De igual modo sucede en el año 2007, en el que indicó que: "*El monto previsto de inversión real directa se encuentra influido principalmente por los proyectos de inversión de la Dirección Nacional de Vialidad que impactan en la función transporte, la cual concentra el 71% del total de la inversión real directa"* y luego aclara que "*Del total de gastos en inversión real directa, se prevé que el 86% se ejecute por proyectos de inversión y el 14% restante por adquisición de bienes de uso. El 91% de la inversión programada para 2007 en proyectos de inversión corresponde al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, dentro del cual la mayor inversión corresponde a la Dirección Nacional de Vialidad*" (v. comunicado de prensa del proyecto de presupuesto año 2007, obrante en prueba n° **363**).

En un mismo sentido, en el año 2008 expuso que: "*El monto previsto de inversión real directa se encuentra influido principalmente por los proyectos de inversión de la Dirección Nacional de Vialidad que impactan en la función transporte que concentra el 67,6% del total de la inversión real directa*" y luego se aclara "*Del total de gastos en inversión real directa, se prevé que el 82,1% se ejecute por proyectos de inversión y el 17,9% restante por adquisición de bienes de uso. El 91,4% de la inversión programada para 2008 en proyectos de inversión corresponde al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios,*

dentro del cual la mayor inversión corresponde a la Dirección Nacional de Vialidad" (v. mensaje de remisión del proyecto de presupuesto año 2008, obrante en prueba n° **363**).

Nuevamente en el año 2009, la Dirección Nacional de Vialidad ocupó un papel central en el esquema de inversión nacional, en el comunicado de prensa emitido por el Poder Ejecutivo al enviar el proyecto al Congreso, Cristina FERNÁNDEZ expresó que: "*La prioridad asignada a la inversión real directa en los últimos años se mantiene para el ejercicio 2009, previéndose un aumento interanual de $ 2.680,8 millones y un nuevo incremento de la misma en términos del PIB. El monto previsto de inversión real directa se encuentra influido principalmente por los proyectos de inversión de la Dirección Nacional de Vialidad que impactan en la función transporte, la cual concentra el 65,8% del total de la inversión real directa"* (v. comunicado de prensa del proyecto de presupuesto año 2009, obrante en prueba n° **364**).

Asimismo, en el año 2010 la ex presidenta expuso que: "*La prioridad asignada a la inversión real directa en los últimos años se mantiene para el ejercicio 2010, previéndose un aumento interanual de $364,3 millones. El monto previsto de inversión real directa se encuentra influido principalmente por los proyectos de inversión de la Dirección Nacional de Vialidad que impactan en la función transporte, la cual concentra el 64,4% del total de la inversión real directa"* (v. comunicado de prensa del proyecto de presupuesto año 2010, obrante en prueba n° **365**).

Por su parte, en el año 2011 destacó que: "*La prioridad asignada a la inversión real directa en los últimos años se mantiene para el ejercicio 2011, previéndose un aumento interanual de $ 3.707,9 millones. El monto previsto de inversión real directa se encuentra influido principalmente por los proyectos de*

inversión de la Dirección Nacional de Vialidad que impactan en la función transporte, la cual concentra el 49,3% del total de la inversión real directa" (v. comunicado de prensa del proyecto de presupuesto año 2011, obrante en prueba n° **365**).

De la misma manera, la ex mandataria en el comunicado de prensa correspondiente al año 2012 destacó que: "*La prioridad asignada a la inversión real directa en los últimos años se mantiene para el ejercicio 2012, previéndose un aumento interanual de $ 2.399,7 millones. El monto previsto de inversión real directa se encuentra influido principalmente por los proyectos de inversión de la Dirección Nacional de Vialidad que impactan en la función transporte, la cual concentra el 50,2% del total de la inversión real directa*" (v. comunicado de prensa del proyecto de presupuesto año 2012, obrante en prueba n° **366**).

Lo mismo ocurrió en el año 2013, en el que comunicó que: "*La prioridad asignada a la inversión real directa en los últimos años se mantiene para el ejercicio 2013, previéndose un aumento interanual de $2.022,8 millones. El monto previsto de inversión real directa se encuentra influido principalmente por los proyectos de inversión de la Dirección Nacional de Vialidad comprendidos en la función transporte, que concentra el 54,5% del total de la inversión real directa*." (v. comunicado de prensa del proyecto de presupuesto año 2013, obrante en prueba n° **366**).

Del mismo modo, Cristina FERNÁNDEZ en el comunicado de prensa del año 2014 acentuó que: "*La prioridad asignada a la inversión real directa en los últimos años se mantiene para el ejercicio 2014, previéndose un aumento interanual de $2.278,1 millones. El monto previsto de inversión real directa se encuentra influido principalmente por los proyectos de inversión de la Dirección Nacional de Vialidad comprendidos en la función transporte, que concentra el 58,5% del total de*

la inversión real directa" (v. comunicado de prensa del proyecto de presupuesto año 2014, obrante en prueba n° **367**).

Finalmente, el año 2015 no fue una excepción y recalcó que: "*La prioridad asignada a la inversión real directa en los últimos años se mantiene para el ejercicio 2015, previéndose un aumento interanual de $7.010,5 millones. El monto previsto de inversión real directa se encuentra influido principalmente por los proyectos de inversión de la Dirección Nacional de Vialidad comprendidos en la función transporte, que concentra el 54,0% del total de la inversión real directa*" (v. comunicado de prensa del proyecto de presupuesto año 2015, obrante en prueba n° **367**).

De los fragmentos citados en cada uno de los proyectos de presupuesto en los que intervinieron los ex presidentes de la nación, Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ, junto con los funcionarios vinculados a la obra pública vial —Julio M. DE VIDO, José F. LÓPEZ, Carlos S. KIRCHNER, Nelson PERIOTTI y Abel C. FATALA— se desprende que en el esquema de inversión proyectado por el Poder Ejecutivo, la DNV ocupaba un rol central en la economía del país, lo que revela la importancia de este organismo.

En tal sentido, corresponde aclarar que aunque la *decisión política* que posibilitó que ocurrieran los hechos investigados, como se ha visto, fue adoptada por los ex presidentes, aquélla jamás pudo haberse implementado sin la *participación imprescindible* de los funcionarios del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, como así tampoco sin la intervención *decisiva* de Nelson PERIOTTI en la canalización de fondos hacia Santa Cruz y más precisamente hacia las obras adjudicadas a Lázaro BÁEZ, ya que como máximo titular de la DNV, era quien revisaba y aprobaba el presupuesto del organismo, en el cual se incluían las obras a las que se le destinaría el dinero público.

Así, al amparo del relato oficial que hacía hincapié en la importancia de la obra pública vial como motor para el desarrollo de la economía del país, se enmascaraba, bajo este manto de legalidad, la verdadera voluntad de los ex presidentes que consistía en dotar de recursos a la Dirección Nacional de Vialidad para que, al menos en la provincia de Santa Cruz, se instrumentara una matriz de corrupción dirigida a sustraer fondos del Estado a través de la obra pública vial en complicidad con su empresario amigo y socio comercial: Lázaro Antonio BÁEZ.

Sin perjuicio de lo expuesto, no es posible soslayar que más allá de que el propio presupuesto establece los valores que recibía la DNV y los montos por estas obras, una vez puesta en marcha su ejecución, en los hechos, existieron diferentes mecanismos para aumentar los fondos que recibiría el referido organismo o para cambiar su destino legalmente establecido.

Así, los distintos funcionarios modificaron partidas presupuestarias y acomodaron el destino de los fondos con el fin de hacer frente a los pagos que debían realizar, los que como se ha expuesto en las anteriores presentaciones, eran canalizados principalmente hacia las empresas del grupo BÁEZ que, tal como se desprende del cuadro ranking de pago y deuda vencida aportado por la DNV —v. pruebas n° **38, 147** y **232**—, **al finalizar el gobierno de Cristina E. FERNÁNDEZ eran las únicas contratistas a las que <u>no se les adeudaba un solo centavo</u> e incluso se les había pagado por encima de la obra certificada, mientras que a otras empresas se les adeudaban sumas millonarias.**

En este sentido, a continuación profundizaremos el análisis sobre las restantes fuentes de financiamiento de la Dirección Nacional de Vialidad que fueron instrumentadas por la Presidencia de la Nación, con el fin de reacomodar las partidas

para poder hacer frente a las obras realizadas por el grupo BÁEZ, en detrimento de otras obras que debían ser financiadas por el organismo.

VI.b.3.ii. <u>El dictado de decretos de necesidad y urgencia</u>

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

De esta manera, el análisis emprendido por este Ministerio Público Fiscal respecto de los DNU n° 678/06, 1108/07, 1856/07, 1472/08, 1801/09, 2052/10, 1764/11, 2436/12, 1170/13 y 1246/14 permitió establecer que desde el año 2006 hasta el 2014 la DNV recibió a través de este cauce un flujo multimillonario "extra", otorgado por disposición directa de los ex primeros mandatarios (v. decretos incorporados como pruebas n° **154, 155, 156, 157** y **158**).

Ahora bien, la acción de Néstor y Cristina KIRCHNER de hacer confluir en la DNV ingentes caudales extra de fondos, ponderada junto con que la provincia de Santa Cruz era prácticamente el lugar donde más se ejecutaban obras y que de esas obras casi el 80% correspondían a las empresas de Lázaro BÁEZ, permite arribar a una simple conclusión: **los ex presidentes otorgaron directamente a través de los DNU dinero a favor de su amigo personal y socio comercial.**

Lo expuesto surge palmario del análisis de aquellos DNU en los cuales los ex presidentes indicaron específicamente a qué obras irían dirigidos los fondos que eran canalizados por esta vía.

En efecto, **el día 16 de agosto de 2007 Néstor KIRCHNER dictó el decreto de necesidad y urgencia n° 1108/07,** a través del cual aumentó el

presupuesto de, entre otros, el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios y dentro de aquél en particular de la DNV, a la que le incrementó los fondos por un total de **$899.572.878**, así como también amplió el dinero destinado al Fondo Fiduciario del Sistema de Infraestructura Vial —creado por el decreto 976/01— en **$603.000.000** (v. fs. 103 y 113 de la planilla anexa al art. 1 del citado decreto).

Más allá de los números generales de los fondos que fueron asignados al fondo fiduciario y a la DNV en general, es posible advertir que a través de este mecanismo de excepción el ex presidente asignó dinero para obras que habían sido adjudicadas a las empresas de su socio y amigo personal. De esta forma destinó:

a) 9 millones de pesos para el pago de las obras por convenio en Santa Cruz identificadas como "*Tramos varios de las rutas 3, 40, 288, 293*" (expte. DNV n° 9663/04) licitada a favor de la UTE conformada por las sociedades GOTTI S.A. y AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. (v. fs. 172 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1108/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

b) más de 95 millones de pesos[34] para obras por convenio con provincias, las que como se ha visto la provincia de Santa Cruz era la más beneficiada y con los que se hacía frente por ejemplo a las obras por remediación de cantera (v. art. 2 resolución obrante a fs. 189/92 del expediente 1614/08 de la DNV, art. 2 resolución obrante a fs. 283/6 del expediente 11707/06 de la DNV, art. 2 resolución obrante a fs. 171/2 del expediente 1616/08 de la DNV, art. 2 resolución obrante a fs. 180/3 del expediente 1615/08 de la DNV en todos los cuales se imputa al inc. 5 transferencias con provincias el gasto; v. fs. 180 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1108/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

[34] El monto asignado es de $95.254.000.

c) más de 22 millones de pesos[35] para hacer frente al tramo "*Gran Bajo San Julián — Río Gallegos*" (exptes. DNV n° 1832/06, 732/06 y 3160/06) de la Ruta Nacional n° 3 adjudicada a las empresas del GRUPO BÁEZ —dos secciones a la UTE conformada por GOTTI S.A. y AUSTRAL CONSTRUCCIONES y la tercera sección a la firma KANK Y COSTILLA S.A.— (v. fs. 197 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1108/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

d) más de 11 millones de pesos[36] para pagar el tramo "*Emp. R.P. 25 — Pico Truncado*" de la Ruta Provincial n° 12 (expte. DNV n° 12.328/07) adjudicada a favor de la UTE "SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI — AUSTRAL CONSTRUCCIONES" (v. fs. 199 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1108/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

e) 30 millones de pesos para pagar el tramo "*Rospentek — Güer Aike*" de la Ruta Nacional n° 40 (exptes. DNV n° 5164/07, 7078/07 y 8605/07) adjudicado a favor de la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. (v. fs. 228 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1108/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

f) más de 18 millones de pesos[37] para pagar el tramo "*Fitz Roy — Gran Bajo San Julián*" de la Ruta Nacional n° 3 (expte. DNV n° 8460/06) adjudicado a favor de la UTE "GOTTI — AUSTRAL CONSTRUCCIONES" (v. fs. 229 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1108/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

Sumado a ello, **el 6 de diciembre de 2007 Néstor KIRCHNER dictó el DNU n° 1856/07**, a través del que nuevamente amplió la partida presupuestaria de la DNV y esta vez le asignó **$386.906.064** más (v. fs. 365 y 457 anexo DNU n° 1856/07).

Precisamente, de las planillas anexas al referido decreto se pueden observar obras adjudicadas a las empresas del GRUPO BÁEZ en la provincia de Santa Cruz

[35] El monto asignado es de $22.124.000.
[36] El monto asignado es de $11.760.000.
[37] El monto asignado asciende a $18.424.000.

las que fueron abonadas con fondos adjudicados directamente por el ex presidente. Así, mediante este mecanismo excepcional se destinó:

a) seiscientos mil pesos para el pago de obras por convenio en Santa Cruz, identificada como "Tramos varios de las rutas 3, 40, 288, 293" (expte. DNV n° 9663/04), licitada a favor de la UTE conformada por las empresas GOTTI S.A. y AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. (v. fs. 251 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1856/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

b) casi 2 millones de pesos[38] para obras por convenio con provincias, las que como se ha visto la provincia de Santa Cruz era la más beneficiada y con los que se hacía frente por ejemplo a las obras por remediación de cantera (v. art. 2 resolución obrante a fs. 189/92 del expediente 1614/08 de la DNV, art. 2 resolución obrante a fs. 283/6 del expediente 11707/06 de la DNV, art. 2 resolución obrante a fs. 171/2 del expediente 1616/08 de la DNV, art. 2 resolución obrante a fs. 180/3 del expediente 1615/08 de la DNV en todos los cuales se imputa al inc. 5 transferencias con provincias el gasto; v. fs. 277 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1856/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

c) 2,5 millones de pesos para el pago del tramo "*Variante Caleta Olivia*" de la Ruta Nacional n° 3 licitada a favor de la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. Cabe aclarar que esta obra se encuentra identificada en la Gráfico n° 6 como "*Avenida Circunvalación Caleta Olivia*" (expte. DNV n° 13.191/06), sin embargo se puede concluir que los fondos fueron utilizados para esta obra dado que la imputación presupuestaria realizada por Nelson PERIOTTI al homologar lo actuado por la AGVP refiere en su art. 2 que se utilizarán los recursos de la partida 56-604-22-04-51, misma que luce en el anexo del decreto que se

[38] El monto asignado es de $1.997.328.

analiza (v. fs. 300 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1856/07; v. fs. 439/42 del expediente 13.191/06 de la DNV y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

d) más de 4 millones de pesos[39] para pagar las obras en Ruta Provincial n° 12 en el tramo "*Emp. RP n° 25 - Pico Truncado*" (expte. DNV n° 12.328/07), adjudicadas a la UTE "SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI - AUSTRAL CONSTRUCCIONES" (v. fs. 309 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1856/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

e) **un millón de pesos** para pagar las obras en la Ruta Nacional n° 40 en el tramo "*28 de noviembre - Rospentek*" (expte. DNV n° 11.379/07), adjudicadas a la UTE "SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI - AUSTRAL CONSTRUCCIONES" (v. fs. 310 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1856/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

f) más de 9 millones de pesos[40] para hacer frente al tramo "*Rospentek — Güer Aike*" de la Ruta Nacional n° 40 (exptes. DNV n° 5164/07, 7078/07 y 8605/07) licitado a favor de la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. (v. fs. 352 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1856/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

g) más de 16 millones de pesos[41] para la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES por el tramo de la Ruta Nacional n° 3 "*Fitz Roy — Gran Bajo de San Julián*" (expte. DNV n° 8460/06) (v. fs. 353 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1856/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

h) más de 6 millones de pesos[42] para pagar parte de la Ruta Nacional n° 281 en el tramo "*Pto. Deseado - Emp. RN 3*" (expte. DNV n° 10.477/07), adjudicado a la empresa KANK Y COSTILLA S.A. (v. fs. 290 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1856/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

---

[39] $4.765.000.
[40] $9.410.000.
[41] $16.424.000.
[42] $6.600.000.

Así las cosas, ya entrada la primera presidencia de **Cristina FERNÁNDEZ, el 15 de septiembre de 2008, la ex mandataria dictó el DNU n° 1472/08** a través del cual modificó la ley de presupuesto y amplió la partida presupuestaria asignada al Ministerio de Planificación Federal, y en particular a la DNV por un total de **$1.246.735.363** (v. fs. 463 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1472/08).

Dicho monto se encontró dividido del siguiente modo: $57.144.014 fueron asignados en concepto de crédito y lo restante a obras específicas, entre las que se encuentran obras adjudicadas a las empresas del GRUPO BÁEZ. Veamos.

a) 6 millones de pesos para pagar parte de la Ruta Nacional n° 281 en el tramo "*Pto. Deseado - Emp. RN 3*" (expte. DNV n° 10.477/07), adjudicada a la empresa KANK Y COSTILLA S.A. (v. fs. 397 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1856/07 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

b) 8 millones de pesos para el pago del tramo "Variante Caleta Olivia" de la Ruta Nacional n° 3 licitada a favor de la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. Sobre este punto, cabe la misma aclaración que se hizo en el punto anterior, ya que sin perjuicio que esta obra en el Gráfico n° 6 se encuentra identificada como "*Avenida Circunvalación Caleta Olivia*" (expte. DNV n° 13.191/06), se puede concluir que los fondos fueron utilizados para esta obra dado que la imputación presupuestaria realizada por Nelson PERIOTTI al homologar lo actuado por la AGVP refiere en su art. 2 que se utilizarán los recursos de la partida 56-604-22-04-51, misma que luce en el anexo del decreto que se analiza (v. fs. 403 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1472/08; v. fs. 439/42 del expediente 13.191/06 de la DNV y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

c) 5 millones de pesos para pagar parte de la Ruta Nacional n° 3 en el tramo "*Fitz Roy — Gran Bajo San Julián*" (expte. DNV n° 8460/06), adjudicada a la

UTE GOTTI — AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 431 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1472/08 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

d) 4 millones de pesos para hacer frente al tramo "*Rospentek — Güer Aike*" de la Ruta Nacional n° 40 (exptes. DNV n° 5164/07, 7078/07 y 8605/07), licitado a favor de la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. (v. fs. 430 de la planilla anexa al art. 1 del DNU n° 1472/08 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

Esta modalidad excepcional utilizada por los ex presidentes, se repitió en los años siguientes en forma ininterrumpida, aunque a partir del año 2009 Cristina FERNÁNDEZ dejaría de indicar la obra específica hacia la cual destinaba los fondos públicos, para realizar asignaciones generales a favor del organismo vial.

En efecto, **el 20 de noviembre de 2009 la ex presidente a través del DNU n° 1801/09** le inyectó a la Dirección Nacional de Vialidad un total de **$655.624.391**, así como también, le asignó al fondo fiduciario creado por el decreto n° 976/01 un "plus" de **$768.300.647** (v. fs. 207 del anexo al art. 1 del DNU n° 1801/09).

Nuevamente, **el 22 de diciembre de 2010 Cristina FERNÁNDEZ** luego de sostener que *"se otorgan refuerzos de créditos a la Dirección Nacional de Vialidad, organismo descentralizado actuante en el ámbito de la Secretaría de Obras Públicas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios para dar continuidad a los trabajos de construcción y mantenimiento de rutas*" y que *"resulta necesario aumentar el Servicio de la Deuda y la Disminución de Otros Pasivos de la Dirección Nacional de Vialidad*" **resolvió reforzar el presupuesto de la DNV mediante el dictado del DNU n° 2052/10** en el que le asignó al referido organismo un aumento de presupuesto de **$347.197.923** (v. fs. 122 del anexo al art. 1 del DNU n° 2052/10 y considerandos del decreto).

Mismo proceder se observa en el año 2011, en el que las finanzas nacionales se manejaron por decreto ya que no hubo ley de presupuesto. **Así, el 31 de octubre de 2011 la ex Presidente de la Nación dictó el decreto n° 1764/11** mediante el cual amplió la partida presupuestaria asignada al Ministerio de Planificación y en particular a la DNV asignándole un aumento de presupuesto de **$585.400.000** a este organismo, y al fideicomiso creado por el decreto 976/01 un incremento en los fondos de **$1.100.000.000** (v. fs. 486 y 493 del anexo al art. 1 al decreto n° 1764/11).

En un mismo sentido, nuevamente en **el año 2012 Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER otorgó vía decreto de necesidad y urgencia n° 2436/12** un aumento presupuestario para la Dirección Nacional de Vialidad al considerar que: "*se otorgan refuerzos de créditos a la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, organismo descentralizado actuante en el ámbito de la SUBSECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS de la SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS para dar continuidad a los trabajos de construcción y mantenimiento de rutas*" (v. considerandos del decreto n° 2436/12).

En concreto, aquel año **Cristina FERNÁNDEZ** concedió un aumento presupuestario que modificó la ley de presupuesto en **$926.694.557** a favor del fideicomiso creado por el decreto n° 976/01 y en **$300.000.000** en beneficio de la DNV (v. fs. 647 y 724 del anexo al art. 1 del DNU n° 2436/12).

Lo mismo aconteció **en el año 2013,** ocasión en la que al no alcanzar los fondos asignados a la Dirección Nacional de Vialidad y al fondo del fideicomiso mencionado, la ex Presidente de la Nación, recurrió nuevamente al dictado de un decreto de necesidad y urgencia para ampliar los fondos de estos dos organismos y

de otras carteras del Estado Nacional, siendo ese año en el que más dinero se giró al organismo vial por este medio.

Tal como se desprende de las planillas anexas al **DNU n° 1170/13 de fecha 15 de agosto**, el fideicomiso creado por el decreto n° 976/01 recibió más de mil millones de pesos —**$1.246.585.427**— y la DNV 2 mil millones de pesos —**$2.000.000.000**— por disposición de la ex mandataria (v. fs. 355 y 473 del anexo al art. 1 del DNU n° 1170/13).

Sin perjuicio que la mayor cantidad del dinero otorgado a la Dirección Nacional de Vialidad se encuentra bajo conceptos en los que no se puede identificar la obra hacia la que está dirigido el dinero, es dable destacar que Cristina FERNÁNDEZ en el decreto bajo estudio, destinó **15 millones de pesos** para el rubro "*mantenimiento de obras por convenio*", "*Santa Cruz Tramos Varios Ruta n° 3, 40, n° 288 y 293*" (expte. DNV n° 9663/04), adjudicada a la empresa KANK Y COSTILLA S.A., así como también dispuso de **$320.000.000** para transferencias a gobiernos provinciales (v. fs. 444/5 y 447 del anexo al art. 1 del DNU n° 1170/13 y Gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

Finalmente, el 31 de julio del **año 2014 Cristina FERNÁNDEZ** con el fin de "*dar continuidad a los trabajos de construcción y mantenimiento de rutas"*, dictó el **decreto de necesidad y urgencia n° 1246/14** por medio del cual amplió la partida presupuestaria asignada al Ministerio de Planificación y en particular a la DNV en **$750.500.000** más de los que preveía el presupuesto nacional (v. considerandos del decreto y fs. 246 del anexo al art. 1 del DNU n° 1246/14).

Como se desprende de lo expuesto, los ex mandatarios hicieron uso de la facultad excepcional que otorga la Constitución Nacional de dictar decretos de orden legislativo y mediante este mecanismo modificaron la ley de presupuesto, aumentando año tras año el crédito de diferentes organismos del

estado, entre ellos, la Dirección Nacional de Vialidad y el fondo del fideicomiso creado por el decreto n° 976/01, lo que contrastado con las planillas de pagos que la DNV realizaba a los diferentes contratistas —en donde surge que las empresas del GRUPO BÁEZ eran las únicas a las que no se les adeudaba dinero— demuestra fundadamente que esa importantísima suma de fondos "extra" del Estado era también destinada al pago de estas firmas.

Claro que, este mecanismo extraordinario fue posible también gracias a la intervención del ex Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios Julio Miguel DE VIDO quien, conociendo y formando parte de la maniobra descripta, intervino en el dictado de cada uno de los DNU por los cuales los ex presidentes asignaron aumentos presupuestarios a favor de la DNV en general y de obras de BÁEZ en particular.

En este sentido, si bien los DNU en cuestión asignaban fondos para distintas carteras, la participación de DE VIDO como miembro del gabinete durante el período 2003 a 2015 y el consentimiento prestado para que fueran asignados más recursos a su propio ministerio, exponen la trascendencia de su participación.

A su vez, cabe destacar que los fondos establecidos tanto por el presupuesto como por los decretos de necesidad y urgencia, una vez asignados a la Dirección Nacional de Vialidad o al Ministerio de Planificación Federal, podían ser reconducidos por el titular de la DNV o por el Ministro —tal como se verá posteriormente— a las obras que se deseara pagar, cambiando la aplicación de las partidas, siempre y cuando se cumpliera con los requisitos que año tras año la decisión administrativa de distribución de presupuesto exigía, lo que permite comprender cómo es que <u>el dinero, sin importar la imputación de la obra a la que estaba destinada, llegaba finalmente a las manos de Lázaro BÁEZ.</u>

VI.b.3.iii. <u>La utilización de los fondos del fideicomiso del decreto n° 976/01</u>

Ahora bien, en los casos en los que el dinero para las obras de la Dirección Nacional de Vialidad no provenía del presupuesto o de la ampliación del mismo decretada a través de los DNU, Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ, con el fin de dotar de recursos a la realización de obras públicas viales, recurrieron al fideicomiso creado por el decreto n° 976/01 —prueba n° **159—**, que crea un fondo con lo recaudado en concepto de tasa a la venta de gasoil, que es de uso <u>discrecional</u> del presidente de la nación.

Sobre la naturaleza de estos fondos, cabe aclarar que **el art. 20 del decreto n° 976/01 dispone expresamente que los bienes fideicomitidos "*en ningún caso constituyen ni serán considerados como recursos presupuestarios, impositivos o de cualquier otra naturaleza que ponga en riesgo el cumplimiento del fin al que están afectados, ni el modo u oportunidad en que se realice*"**, lo cual implicaba que el titular del PEN podía hacer uso de los fondos sin intervención del Congreso, pero con esos límites, los que como veremos, fueron finalmente ignorados por Cristina FERNÁNDEZ.

En este sentido, Néstor KIRCHNER dictó el decreto n° 140/04 —v. prueba n° **261—** mediante el cual teniendo en cuenta "*la ejecución de diversas obras en rutas que integran la Red Troncal Nacional, ubicadas en jurisdicción de la PROVINCIA DE SANTA CRUZ, respecto de las cuales la ADMINISTRACIÓN GENERAL DE VIALIDAD PROVINCIAL dependiente del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS PÚBLICAS de la PROVINCIA DE SANTA CRUZ tomó a su cargo el estudio, proyecto, llamado a licitación, contratación, inspección y pago de los certificados, en virtud de los Convenios suscriptos entre dicha Administración General y la referida Dirección Nacional de Vialidad"*, dispuso la inclusión como

beneficiaria del referido fideicomiso a la DNV, para hacer frente a las erogaciones de la Ruta Nacional n° 3.

Del mismo modo, a través del decreto n° 508/04 —v. prueba n° **259—** amplió las rutas a las cuales se podía pagar con fondos del fideicomiso alcanzando también a las Rutas Provincial n° 5, Nacional n° 288 y Nacional n° 40, todas ellas en sectores ubicados en Santa Cruz y cuya administración había sido delegada por la DNV a la agencia de vialidad de la mencionada provincia, lo que exhibe el conocimiento del ex mandatario y de Julio DE VIDO —que también suscribió ambos decretos— en el destino de los fondos y en la práctica de delegación a la AGVP de Santa Cruz.

Sin embargo, fue Cristina FERNÁNDEZ luego de que a través de la ley 26.028 el Congreso Nacional ratificara al decreto 976/01 y el impuesto que éste establecía, quien decidió incorporar *directamente* como beneficiario a la Dirección Nacional de Vialidad, dándole vía libre para que este organismo junto con otras dependencias de la órbita de la Secretaría de Obras Públicas, pudieran disponer de esos fondos, sin especificar *ex ante* las obras a las que el dinero del fideicomiso sería utilizado.

De esta manera, **la metodología que hasta ese momento se había implementado —en la que el presidente de la Nación indicaba específicamente a qué obras iba destinado el dinero del fideicomiso— fue modificada por la ex presidente a partir del 29 de enero de 2009, fecha en la que emitió el decreto n° 54/09 —v. prueba n° 162— en el que facultó a la DNV a hacer uso *discrecional* del fideicomiso para las obras que considerara pertinentes.**

Tal como surge del expediente administrativo S01:0007592/09 que culminó en el dictado del referido decreto —v. prueba n° **74—**, el sumario se inició por solicitud del ex Secretario de Obras Públicas, José F. LÓPEZ, quien propició la

inclusión como beneficiarios del fideicomiso a la DNV, al Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) y a la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, todos ellos dependientes de la Secretaría a su cargo (v. nota SOP n° 5/09 suscripta por José F. LÓPEZ obrante a fs. 33 del expediente S01:0007592/09 y a fs. 2967/8 de este legajo).

En este sentido, LÓPEZ luego de redactar un proyecto de decreto a través de la citada nota, le solicitó al Subsecretario Legal, Dr. Rafael Enrique LLORENS, su intervención en el expediente y por su intermedio la "***necesaria opinión del Servicio Jurídico de éste Ministerio***" (v. nota SOP n° 5/09).

Es así como el 16 de enero de 2009, el Dr. Pablo Emilio CAMPI, Director General de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, luego de realizar un *racconto* de los antecedentes de la ley 26.028 y de dejar en claro que la decisión correspondía a la "prudencia política" y a la "oportunidad y mérito" de la Sra. Presidente, advirtió que: "*no obstante lo expuesto, se hace la salvedad en cuanto a que en el presente proyecto no se han contemplado ni han sido objeto de enumeración ni descripción, las obras viales que pretenden ejecutarse y que participen de los objetivos previstos por los Decretos 976/01 y 1377/01. Por ello se entiende procedente señalar que al momento de poner en ejecución las directivas del proyecto adjunto, deberán definirse dichas obras conforme las previsiones y procedimientos previstos en aquéllos, dándose la pertinente intervención a todos los organismos allí indicados, y aplicando los criterios técnicos y objetivos de determinación de necesidades fijados por la Autoridad de Aplicación*" (v. fs. 36/9 del expediente S01:0007592/09 y a fs. 2970/3 de este legajo).

El mismo día, su superior jerárquico el Dr. LLORENS al elevarle a José F. LÓPEZ la opinión de la Dirección General de Asuntos Jurídicos le indicó que sin

perjuicio de que no existen reparos que oponer sobre el contenido del proyecto de decreto, "***deberá tenerse presente la observación efectuada por el Servicio Jurídico Permanente*** *en su dictamen de fs. 36/39 respecto de la definición de las obras viales que* [pretenden] *ejecutarse y que las mismas participen de los objetivos previstos por los Decretos n° 976/2001 y el Decreto n° 1377 de fecha 1 de noviembre de 2001"* (v. fs. 41 del expediente S01:0007592/09 y a fs. 2975 de este legajo).

Acto seguido, el 20 de enero de 2009 sin tomar la sugerencia emitida por el área jurídica del ministerio, José F. LÓPEZ, simplemente refiriendo "[a] ***efectos de proseguir con el trámite correspondiente y contando con la intervención favorable de la DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS JURÍDICOS dependiente de la SUBSECRETARÍA LEGAL de este Ministerio, elevo a Ud. el Proyecto en tracto, para la inicial del mismo de contar con su beneplácito",*** **remitiendo así el expediente a Julio M. DE VIDO quien aprobó el proyecto y lo giró al Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.**

Allí, el 28 de enero de 2009 al tomar intervención la Dirección General de Asuntos Jurídicos, esta vez del Ministerio de Economía, se volvió a enfatizar en el señalamiento efectuado por su par del Ministerio de Planificación Federal, sin perjuicio de lo cual, al día siguiente Cristina FERNÁNDEZ quien tenía a la vista estos elementos —tal como lo indica su propio decreto— resolvió otorgarle a la Dirección Nacional de Vialidad la facultad de "*ejecutar en forma directa o a través de convenios con entes nacionales, jurisdicciones provinciales y/o municipales, obras viales urbanas (...) obras de seguridad vial con afectación al fideicomiso creado por el Decreto n° 976/2001*" (cfr. art. 3 del decreto n° 54/09).

Asimismo, la ex mandataria delegó en José F. LÓPEZ, la facultad de suscribir la modificación del contrato de fideicomiso y dictar las normas interpretativas, aclaratorias y complementarias a las que diera lugar el decreto

—artículos 7 y 8 del decreto n° 54/09— con lo cual el fideicomiso en lo que respecta al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios quedó en manos de la DNV a cargo de PERIOTTI, de la Secretaría de Obras Públicas en cabeza de LÓPEZ, y de la Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal a cargo de Carlos KIRCHNER, que tenía entre sus funciones precisamente intervenir en el fideicomiso creado por decreto 1377/01 —norma que modificó al decreto n° 976/01, ver prueba n° **166**— (cfr. art. 2 inc. 14 decreto n° 907/05, prueba n° **131**).

En forma simultánea al proceso que culminó con el dictado del decreto analizado, la Auditoría General de la Nación se encontraba realizando una auditoría sobre el fideicomiso del Sistema Vial Integrado y la lectura de dicho informe —prueba n° **362**— revela que uno de sus puntos sobresalientes que derivó en la correspondiente recomendación consistió en que, precisamente, *no se contaba con un Plan de Obras Viales financiadas con los fondos del fideicomiso del decreto n° 976/01*.

En efecto, la AGN, luego de advertir que el art. 22 del citado decreto establece que el Ministerio de Infraestructura y Vivienda —cuyas funciones quedaron en la órbita del Ministerio de Planificación— es quien debe "*realizar anualmente la estimación quinquenal de los recursos del fideicomiso, a fin de permitir su correcta gestión financiera"* y que el art. 2 del decreto n° 1377/01 expresa que "*la autoridad de aplicación del SIT será el Ministerio de Infraestructura y Vivienda, quien tendrá a su cargo la formulación de políticas y criterios y procedimientos para la determinación de necesidades de inversión (...) en obras*" —v. fs. 17 del informe de Auditoría n° 160/10, prueba n° **362**—, solicitó a los organismos auditados la remisión de las estimaciones quinquenales efectuadas hasta el momento en cada ejercicio.

Así, la UCOFIN, organismo encargado de los fideicomisos del estado, por nota n° 1493/08 —de fecha 26/08/08— acompañó copia de los anteproyectos, pero según explicó la AGN en el informe analizado, de lo aportado no era posible identificar las obras planificadas, lo que implicaba un mayor grado de discrecionalidad por parte de los funcionarios respecto de las obras que se decidía financiar con estos fondos.

Ante este panorama, el organismo a cargo de la auditoría envió una nota al Ministerio de Planificación a los mismos fines, que fue respondida sin atender a lo solicitado, por nota n° 211/09 del 29 de enero de 2009, esto es, el mismo día en que Cristina FERNÁNDEZ dictó el decreto n° 54/09 mediante el que le dio vía libre a la DNV para que utilizara los fondos sin indicar la obra a la que se direccionaba el dinero público (v. fs. 18 del informe de Auditoría n° 160/10).

En virtud de ello, la AGN concluyó que "*al no contar con un plan de obras viales en los términos del decreto en análisis, no resulta factible conocer las obras previstas a ser financiadas con fondos provenientes del fideicomiso, que según normativa vigente debieron haberse planificado. No puede medirse el grado de gestión del SISVIAL entre lo planificado y ejecutado en el período, ni el potencial desvío entre lo planificado y obras nuevas encauzadas y las razones que motivaron esta situación"* y formuló la correspondiente recomendación, la que fue comunicada a Julio DE VIDO, Ministro de Planificación Federal (v. resolución del colegio de auditores generales de la nación n° 160/10 y fs. 1, 18 y 26/7 del informe de auditoría citado).

Como se puede observar, tanto los departamentos de asuntos jurídicos de los Ministerios de Planificación y de Economía al momento de expedir su dictamen técnico en el marco del proceso que culminó con el dictado del decreto n° 54/09

como la AGN en su informe n° 160/10 en el que auditó el fideicomiso creado por el decreto n° 976/01 indicaron la falta de especificación de las obras para los que eran utilizados los recursos lo que imposibilitaba el control y otorgaba mayor discrecionalidad a la utilización de los fondos, lo que fue puesto en conocimiento de José F. LÓPEZ, Julio M. DE VIDO y Cristina FERNÁNDEZ, sin perjuicio de lo cual se dictó el referido decreto a comienzos del año 2009 y tampoco luego se realizaron precisiones sobre este aspecto; todo lo cual demuestra la intencionalidad de continuar manejando esos fondos arbitrariamente.

Como corolario de lo expuesto, si se efectúa un análisis de las obras y los montos que fueron destinados, desde los fondos del fideicomiso, a la provincia de Santa Cruz a partir de que la ex mandataria colocara como beneficiaria a la Dirección Nacional de Vialidad, se puede observar cómo en base al decreto n° 54/09 dictado por Cristina FERNÁNDEZ, fueron abonadas distintas obras pertenecientes a las empresas del GRUPO BÁEZ. Veamos.

NOMBRE	***MONTO***	***CONCEPTO***	***FECHA***
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y ENRIPIADO — R.P. n° 9, TRAMO: R.P. n°3 — R.N. n°40	-1.933.731,20	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	12/11/09
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y ENRIPIADO — R.P. n° 9, TRAMO: R.P. n°3 — R.N. n°40	-5.714.502,43	ADMINISTRACION GENERAL DE VIALIDAD PROVINCIAL DE SANTA CRUZ (ADJUDICADA A AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.[43])	14/12/10
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO — RUTA NACIONAL n° 40, TRAMO: 28 DE NOVIEMBRE — ROSPENTEK, SECCION:	-425.616,24	ADMINISTRACION GENERAL DE VIALIDAD PROVINCIAL DE SANTA CRUZ (ADJUDICADA A	18/01/10

[43] En base al Gráfico n° 6 obrante a fs. 26.

INMEDIACIONES AEROPUERTO RIO TURBIO — BATALLON EJERCITO		BIANCALANI-AUSTRAL CONSTRUCCIONES[44])	
CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTACION RUTA NACIONAL n° 288, TRAMO: COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA — ESTANCIA LA JULIA	-1.434.922,45	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	16/10/09
CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTACION RUTA NACIONAL n° 288, TRAMO: COMANDANTE LUIS PIEDRABUENA — ESTANCIA LA JULIA	-2.594.040,84	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	14/01/10
CONSTRUCCION OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO RUTA NACIONAL n° 3; TRAMO: AVENIDA CIRCUNVALACION CALETA OLIVIA; SECCION: INTERSECCION NORTE R.N. n° 3 — INTERSECCION SUR R.N. n° 3	-459.111,65	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	18/01/10
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO R.N. n° 3, TRAMO: PROG. 1.867,00 — PROG. 1.908,60	-2.267.874,04	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	14/01/10
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO R.N. n° 3, TRAMO: PROG. 1.867,00 — PROG. 1.908,60	-602.869,22	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	18/01/10
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO R.N. n° 3, TRAMO: PROG. 1.867,00 — PROG. 1.908,60	-1.200.957,02	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	09/03/11
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO — R.N. n° 40, TR: GUER AIKE — PUNTA LOYOLA, SECC: AUTOVIA GUER AIKE — RIO GALLEGOS Y DESVIO DE TRANSITO PESADO - ETAP	-376.503,04	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	30/10/09
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO — R.N. n° 40, TR: GUER AIKE — PUNTA LOYOLA, SECC: AUTOVIA GUER AIKE — RIO GALLEGOS Y DESVIO DE TRANSITO PESADO - ETAP	-2.733.702,60	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	12/11/09
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO — R.N. n° 40, TR: GUER AIKE — PUNTA LOYOLA,	-1.026.401,18	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	14/01/10

[44] En base al Gráfico n° 6 obrante a fs. 26.

SECC: AUTOVIA GUER AIKE — RIO GALLEGOS Y DESVIO DE TRANSITO PESADO – ETAP			
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO —RUTA NACIONAL n° 40 , TRAMO: ROSPENTEK — GUER AIKE, SECCION: BELLA VISTA — ESTANCIA BUITRERAS	-2.580.098,71	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	16/10/09
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO —RUTA NACIONAL n° 40 , TRAMO: ROSPENTEK — GUER AIKE, SECCION: BELLA VISTA — ESTANCIA BUITRERAS	-8.200.876,82	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	14/01/10
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO —RUTA NACIONAL n° 40 , TRAMO: ROSPENTEK — GUER AIKE, SECCION: ESTANCIA BUITRERAS — GUER AIKE	-1.600.874,77	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	16/10/09
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO —RUTA NACIONAL n° 40 , TRAMO: ROSPENTEK — GUER AIKE, SECCION: ESTANCIA BUITRERAS — GUER AIKE	-3.507.220,81	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	14/01/10
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO —RUTA NACIONAL n° 40 , TRAMO: ROSPENTEK — GUER AIKE, SECCION: PUENTE BLANCO — BELLA VISTA	-227.221,90	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	30/10/09
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO —RUTA NACIONAL n° 40 , TRAMO: ROSPENTEK — GUER AIKE, SECCION: PUENTE BLANCO — BELLA VISTA	-183.780,81	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	30/10/09
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO —RUTA NACIONAL n° 40 , TRAMO: ROSPENTEK — GUER AIKE, SECCION: PUENTE BLANCO — BELLA VISTA	-16.952,89	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	17/11/09
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO —RUTA NACIONAL n° 40 , TRAMO: ROSPENTEK — GUER AIKE, SECCION: PUENTE BLANCO —	-103.703,90	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	28/04/10

BELLA VISTA			
REPAVIMENTACION R.N. n°3, TRAMO: FITZ ROY — GRAN BAJO DE SAN JULIAN, SECCION: KM. 2.026 — KM. 2.088,55	-2.519.709,97	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	23/10/09
REPAVIMENTACION R.N. n°3, TRAMO: FITZ ROY — GRAN BAJO DE SAN JULIAN, SECCION: KM. 2.026 — KM. 2.088,55	-1.088.354,85	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	14/01/10
REPAVIMENTACION R.N. n°3, TRAMO: FITZ ROY — GRAN BAJO DE SAN JULIAN, SECCION: KM. 2.026 — KM. 2.088,55	-860.221,43	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	14/01/10
REPAVIMENTACION R.N. n°3, TRAMO: PROG. 1.970,40 — PROG. 2.026,00	-5.421.194,50	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	22/10/09
RUTA NACIONAL n°40 Y RUTA NACIONAL n°293, TRAMOS: ROSPENTEK — PUENTE BLANCO Y PASO CHILE LA LAURITA — EMP. R.N. n°40, SECCIONES; PUENTE BLANCO — ROSPENTEK Y EMP. R.N. n°40 — LA LAURITA	-16.780,77	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.	16/11/09
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO — R.N. n°3, TR: GRAN BAJO SAN JULIAN — AEROPUERTO RIO GALLEGOS, SECC: ESTANCIA LOS ALAMOS — AEROPUERTO RIO GALLEGOS	-890.666,49	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. — GOTTI S.A.	18/01/10
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO — R.N. n°40, TR: GUER AIKE — PUNTA LOYOLA, SECC: AUTOVIA GUER AIKE — RIO GALLEGOS Y DESVIO DE TRANSITO PESADO — ETAPA I	-2.551.540,22	AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. — GOTTI S.A.	18/01/10
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO R.N. n°3, TRAMO: RADA TILLY — PROG. 1.867,00	-4.683.988,98	KANK Y COSTILLA S.A.	14/01/10
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO R.N. n°3, TRAMO: RADA TILLY — PROG. 1.867,00	-3.905.730,31	KANK Y COSTILLA S.A.	14/01/10
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO R.N. n°3, TRAMO: RADA TILLY — PROG. 1.867,00	-1.265.414,93	KANK Y COSTILLA S.A.	09/03/11
ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCION DE OBRAS BASICAS Y PAVIMENTO R.N. n°3, TRAMO: RADA TILLY — PROG. 1.867,00	-1.100.374,89	KANK Y COSTILLA S.A.	09/03/11

PAVIMENTACION DE LOS NUEVOS ACCESOS A LA CIUDAD DE PUERTO DESEADO DESDE R.N. n°281	-264.952,17	KANK Y COSTILLA S.A.	04/11/09
PAVIMENTACION DE LOS NUEVOS ACCESOS A LA CIUDAD DE PUERTO DESEADO DESDE R.N. n°281	-367.570,75	KANK Y COSTILLA S.A.	14/01/10
REPAVIMENTACION RUTA NACIONAL n°281, TRAMO: PUERTO DESEADO — EMPALME R.N. n°3, SECCION: KM. 58,95 — EMPALME R.N. n°3	-79.263,63	KANK Y COSTILLA S.A.	14/01/10
REPAVIMENTACION RUTA NACIONAL n°281, TRAMO: PUERTO DESEADO — EMPALME R.N. n°3, SECCION: KM. 58,95 — EMPALME R.N. n°3	-2.453.452,17	KANK Y COSTILLA S.A.	20/01/10
REPAVIMENTACION RUTA NACIONAL n°281, TRAMO: PUERTO DESEADO — EMPALME R.N. n°3, SECCION: KM. 58,95 — EMPALME R.N. n°3	-170.649,20	KANK Y COSTILLA S.A.	26/05/10

En definitiva, tal como se desprende de la información aportada por la UCOFIN, en base a las facultades otorgadas a la DNV a raíz del decreto n° 54/09 dictado por Cristina FERNÁNDEZ, **las empresas del GRUPO BÁEZ -AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., KANK Y COSTILLA S.A., GOTTI S.A. y SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI S.A.- recibieron por este canal extra presupuestario más de 64 millones de pesos —$64.830.827,78—, lo que demuestra que la utilización discrecional del fideicomiso también fue una fuente de dinero empleada para lograr que en diciembre de 2015 no se le adeudara un solo centavo a Lázaro A. BÁEZ.**

VI.b.3.iv. <u>Las reasignaciones presupuestarias discrecionales a través del Jefe de Gabinete de Ministros</u>

Además de lo expuesto, ha quedado acreditado también que, cuando la DNV no podía nutrirse de recursos a través de los aumentos de presupuesto dictados por DNU o mediante los fondos del fideicomiso del gasoil, de manera *sistemática y*

constante los ex presidentes de la nación recurrieron a las facultades legales de los sucesivos jefes de gabinete de ministros, funcionarios designados directamente por el Presidente de la Nación y que podían ser fácilmente removidos de su cargo por aquel.

De esta manera, Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ hicieron uso del mecanismo de la reasignación presupuestaria, autorizada en algunas ocasiones por la propia ley de presupuesto y en otras por el procedimiento establecido en la ley 26.124 —prueba n° **163—**, con el propósito de *redireccionar* recursos económicos de otras carteras del Estado a favor de la Dirección Nacional de Vialidad, con el fin de que se pagara a los proveedores, entre ellos, las empresas de Lázaro BÁEZ, que como ya se dijo, era el único contratista que cobraba en término y al que no se le adeudaba dinero.

La habitualidad de este recurso queda cabalmente demostrada si se tienen en cuenta las numerosas decisiones administrativas dictadas por los sucesivos jefes de gabinete del período analizado, a través de las cuales transfirieron fondos a favor de la Dirección Nacional de Vialidad, de lo cual pueden citarse como ejemplos las DA nº 482/05, 494/06, 788/06, 878/06, 202/07, 262/07, 598/08, 168/09, 410/09, 285/10, 730/10, 765/10, 1003/10, 1330/11, 19/11, 1200/12, 150/13, 837/14, 1107/14, 1205/14 y 940/15 (v. prueba n° **59**).

Así, por esta vía, Néstor KIRCHNER y Cristina FERNANDEZ **lograron redireccionar a favor del Ministerio de Planificación y de la DNV cientos de millones de pesos, que como vimos luego eran canalizados por los funcionarios de la referida cartera y del mencionado organismo hacia las empresas del grupo empresarial de su socio, Lázaro BÁEZ**, que como se sostuvo, al término del mandato presidencial de FERNÁNDEZ, era el único contratista de obra pública vial al que el Estado Nacional no le adeudaba dinero.

En definitiva, los ex mandatarios, en virtud de las atribuciones de su cargo, ya sea por la "vía ordinaria" del presupuesto nacional en el que incluían numerosas obras en Santa Cruz, a través de la reasignación presupuestaria que realizaba el Jefe de Gabinete; en virtud del dictado de decretos de necesidad y urgencia que ampliaban el presupuesto, o como consecuencia de la transferencia de fondos que se encontraban a su exclusiva disposición, nutrieron a la DNV con importantísimos fondos con el fin que se licitaran y ejecutaran un gran número de obras de infraestructura vial en la provincia de Santa Cruz, para que prácticamente todo el caudal de dinero de ellas confluyera en Lázaro BÁEZ, su amigo personal y socio comercial.

VI.b.3.v. Las reasignaciones presupuestarias del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios

A los diversos mecanismos utilizados directamente desde la cúpula del Poder Ejecutivo Nacional, debe sumarse que el ex ministro Julio Miguel DE VIDO, en virtud de las facultades que le habían sido asignadas año a año en las decisiones administrativas de distribución del presupuesto, se valió de ellas para redireccionar partidas de otras áreas del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios hacia la DNV, con el fin de aumentar los fondos de este organismo.

Como hemos visto, existen diferentes mecanismos a través de los cuales se puede modificar el presupuesto asignado a cada dependencia del Estado: decreto de necesidad y urgencia, decisión administrativa, utilización de fondos fiduciarios. Sin embargo, a los medios ya analizados corresponde sumar la facultad de los ministros y titulares de organismos descentralizados —como la DNV— de efectuar: a) compensaciones entre programas, b) compensaciones entre los incisos 2 a 5, c) compensaciones entre créditos entre la administración central de una jurisdicción —ej. Min. Plan.— y sus entidades dependientes —ej. DNV— o entidades de una

misma jurisdicción, d) compensación de rubros de recursos con afectación específica y/o propios, sin alterar el total (v. planillas anexas al art. 3 de las D.A. n° 2/04, 1/05, 1/06, 1/07, 1/08, 2/09, 2/10, 1/12, 1/14, 1/15 y art. 2 de la D.A. 1/11).

Es decir que DE VIDO, durante los doce años que estuvo a cargo del Ministerio de Planificación, estuvo facultado a modificar partidas dentro de los límites establecidos para su cargo y tuvo la potestad de "mover" dinero público primigeniamente estipulado para un determinado fin, rubro, proyecto y/o subproyecto, hacia otro.

El estudio efectuado por esta fiscalía del destino de los fondos redirigidos mediante las resoluciones ministeriales suscriptas por DE VIDO —v., en lo sucesivo, prueba n° **330**— permite concluir, fundadamente, que **esta herramienta, colocada a disposición de las autoridades del gobierno para manipular los fondos públicos, fue de gran utilidad en el ámbito del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios** —con todo lo que éste implicaba en razón de su variada competencia— para desviar fondos de otras áreas de esa cartera hacia la DNV, y de ese modo, cubrir las erogaciones de las obras adjudicadas a las empresas de Lázaro BÁEZ, el único contratista de *obra pública vial* al que no se le adeudaba nada al finalizar el mandato de Cristina FERNÁNDEZ de KIRCHNER.

En efecto, y a modo de ejemplo, se observa que en el **año 2007** el ministro Julio Miguel DE VIDO destinó una importante cantidad de fondos hacia las obras viales adjudicadas en la DNV en favor de las empresas del GRUPO BÁEZ, a partir del dictado de las resoluciones n° **257/07 y 950/07**. Veamos:

En la primera de ellas, el día 8 de mayo de 2007, el Arq. Julio Miguel DE VIDO reasignó **350 millones de pesos** de otras reparticiones a su cargo hacia la

DNV, de los cuales **más de 65 millones pesos** fueron dirigidos para el pago de obras asignadas a Lázaro BÁEZ, a saber:

a) 5 millones de pesos para el pago de las obras viales identificadas como "*R3-281-Caleta Olivia-Gran Bajo S. Julián-Puerto Deseado-Emp. R3*" licitadas en favor de las empresas del GRUPO BÁEZ (v. fs. 68 del anexo del art. 1 de la resolución n° 257/07 y grafico n° 6 obrante a fs. 26).

b) 5 millones de pesos para el pago de la obra vial individualizada como "*Ruta 3 — Variante Caleta Olivia*" (expte. DNV n° 13.191/06), adjudicada a la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 70 del anexo del art. 1 de la resolución 257/07 y gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

c) 15 millones de pesos para el pago de la obra vial identificada como "*RN 3 Gran Bajo San Julián — Río Gallegos*" asignada a la UTE conformada por GOTTI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 76 del anexo del art. 1 de la resolución 257/07 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

d) 14 millones y medio de pesos para el pago de la obra vial "*RP 12 Empalme RP25-Pico Truncado*" (expte. DNV n° 12.328/07), licitada en favor de la UTE creada entre SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 77 del anexo del art. 1 de la resolución 257/07 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

e) 20 millones de pesos para el pago de la obra vial identificada como "*Ruta 40 Rospentek — Güer Aike*" (exptes. DNV n° 5164/07, 7078/07 y 8605/07), adjudicada a la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 91 del anexo del art. 1 de la resolución 257/07 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

f) 6 millones de pesos para el pago de la obra vial individualizada como "*Ruta 3 Fitz Roy Gran Bajo San Julián*" (expte. DNV n° 8460/06), asignada a la

UTE conformada por las empresas GOTTI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 92 del anexo del art. 1 de la resolución 257/07 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

En una segunda oportunidad, en el mes de octubre del 2007, reforzó el flujo de fondos hacia la DNV con una inyección de **210 millones de pesos** para hacer frente a las erogaciones que debían efectuársele, entre otros, al único contratista que no se le adeudó nada al final de la anterior gestión presidencial, a saber:

a) ochocientos cuarenta y ocho mil pesos para el pago de la obra vial identificada como "*Tramos Varios Rutas 3, 40, 288 y 293*" (expte. DNV n° 9663/04), asignada a la UTE conformada por GOTTI S.A. y AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. (v. fs. 32 del anexo del art. 1 de la resolución 950/07 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

b) 1 millón setecientos mil pesos para el pago de la obra vial "*R3-281-Caleta Olivia-Gran Bajo S. Julián-Puerto Deseado-Emp. R3*" licitadas en favor de las empresas del GRUPO BÁEZ (v. fs. 47 del anexo del art. 1 de la resolución 950/07 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

c) seiscientos noventa y tres mil pesos para el pago de la obra vial "*RN 3 Gran Bajo San Julián — Río Gallegos*" adjudicada a la UTE "GOTTI - AUSTRAL CONSTRUCCIONES" (v. fs. 56 del anexo del art. 1 de la resolución 950/07 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

d) 8 millones cuatrocientos mil pesos para el pago de la obra vial denominada "*RP 12: Empalme RP 25 — Pico Truncado*" (expte. DNV n° 12.328/07), asignada a la UTE conformada por SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 58 del anexo del art. 1 de la resolución 950/07 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

Al año siguiente, en el **mes de noviembre de 2008**, la máxima autoridad del Ministerio de Planificación Federal decidió reasignar nuevamente un importante flujo de fondos —más de **22 millones de pesos**— en favor de la DNV para mantener la cuenta al día del empresario Lázaro BÁEZ, mediante el dictado de la resolución **n° 1394/08**. Veamos:

a) 5 millones de pesos para el pago de la obra vial "*R3-281-Caleta Olivia-Gran Bajo S. Julián-Puerto Deseado-Emp. R3*" licitadas en favor de las empresas del GRUPO BÁEZ (v. fs. 85 del anexo del art. 1 de la resolución 1394/08 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

b) 6 millones de pesos para el pago de las obras viales denominadas "*Acceso a Rada Tilly — Caleta Olivia*" asignadas a las firmas del GRUPO BÁEZ (v. fs. 91 del anexo del art. 1 de la resolución 1394/08 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

c) 6 millones y medio de pesos para el pago de la obra vial identificada como "*RN 40 Rospentek — Güer Aike*" (exptes. DNV n° 5164/07, 7078/07 y 8605/07), licitada en favor de AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 132 del anexo del art. 1 de la resolución 1394/08 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

d) 5 millones y medio de pesos para el pago de la obra vial individualizada como "*RN 3 Fitz Roy — Gran Bajo San Julián*" adjudicada a la UTE conformada por GOTTI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 133 del anexo del art. 1 de la resolución 1394/08 y gráfico n° 6 glosado a fs. 26).

Nuevamente, en el **año 2009**, el ex ministro DE VIDO a través de la resolución **n° 1779/09** dispuso reasignar fondos de otras áreas a su cargo en favor de la DNV para que, entre otras, pudiera costearse las obras viales adjudicadas a las empresas de Lázaro BÁEZ, a quien se le redirigieron **más de 30 millones de pesos**. Veamos:

a) 1 millón ochocientos mil pesos para obras por convenio con provincias, las que como se ha visto la provincia de Santa Cruz era la más beneficiada y con los que se hacía frente por ejemplo a las obras por remediación de cantera (v. art. 2 resolución obrante a fs. 189/92 del expediente 1614/08 de la DNV, art. 2 resolución obrante a fs. 283/6 del expediente 11707/06 de la DNV, art. 2 resolución obrante a fs. 171/2 del expediente 1616/08 de la DNV, art. 2 resolución obrante a fs. 180/3 del expediente 1615/08 de la DNV en todos los cuales se imputa al inc. 5 transferencias con provincias el gasto; v. fs. 83 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 1779/09 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

b) 8 millones de pesos para el pago de las obras viales identificadas como "*R3-281-Caleta Olivia-Gran Bajo S. Julián-Puerto Deseado-Emp. R3*" licitadas en favor de las empresas del GRUPO BÁEZ (v. fs. 86 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 1779/09 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

c) 6 millones doscientos mil pesos para el pago de las obras viales correspondientes a "*Acceso a Rada Tilly — Caleta Olivia*" asignadas a las firmas del GRUPO BÁEZ (v. fs. 88 y 89 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 1779/09 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

d) 2 millones cuatrocientos mil pesos para el pago de la obra vial identificada como "*RN 3 Gran Bajo San Julián — Río Gallegos*" licitada en favor de la UTE conformada por las empresas GOTTI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 94 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 1779/09 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

e) 1 millón doscientos mil pesos para el pago de la obra vial individualizada como "*RP 12: Empalme RP 25 — Pico Truncado*" (expte. DNV n° 12.328/07), adjudicada a la UTE conformada por SUCESIÓN DE ADELMO

BIANCALANI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 97 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 1779/09 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

f) 4 millones de pesos para el pago de la obra vial identificada como "*RN 40 Rospentek — Güer Aike*" (exptes. DNV n° 5164/07, 7078/07 y 8605/07), adjudicada a la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 119 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 1779/09 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

g) 6 millones de pesos para el pago de la obra vial individualizada como "*RN 3 Fitz Roy — Gran Bajo San Julián*" (expte. DNV n° 8460/06), asignada a la UTE "GOTTI — AUSTRAL CONSTRUCCIONES" (v. fs. 120 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 1779/09 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

h) cerca de 1 millón de pesos para el pago de la obra vial denominada "*Acceso desde RN 281 a Puerto Deseado*" (expte. DNV n° 10.474/07), adjudicada a KANK Y COSTILLA (v. fs. 126 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 1779/09 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

Tiempo después, a **finales del año 2011**, por medio de la resolución **n° 2/11**, el ministro DE VIDO redirigió nuevamente fondos en favor de la DNV para solventar, entre otras, una de las obras viales asignadas al GRUPO BÁEZ.

Así, destinó **5 millones doscientos mil pesos** para el pago de la obra vial individualizada "*RN 3 Fitz Roy — Gran Bajo San Julián*" (expte. DNV n° 8460/06), asignada a la UTE conformada por GOTTI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 48 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 2/11 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

Más cercano en el tiempo, en el mes de **diciembre del año 2014**, el Arq. Julio Miguel DE VIDO decidió nuevamente reasignar partidas presupuestas en favor de la DNV con el propósito de continuar nutriendo de fondos al organismo vial especializado.

Así lo realizó mediante la resolución **n° 1552/14**, en donde dirigió específicamente **57 millones de pesos** para obras por convenio con provincias, las que como se ha visto la provincia de Santa Cruz era la más beneficiada (v. fs. 70 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 1552/14 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

Finalmente, en el mes de **noviembre de 2015**, el ministro dispuso reasignar partidas presupuestas en favor de la DNV a través de la resolución **n° 670/15**, en donde destinó **más de 102 millones** de pesos para esa repartición para el pago de obras por convenio con provincias, en donde Santa Cruz era la que más fondos recibía (v. fs. 54 de la planilla anexa al art. 1 de la resolución n° 670/15 y Gráfico n° 6 obrante a fs. 26).

Los casos detallados permiten ilustrar que el Arq. Julio Miguel DE VIDO en numerosas ocasiones hizo uso de sus facultades de reasignar partidas presupuestarias para garantizar que, pese a que los fondos correspondientes se hubieran agotado, el flujo de dinero continuara y se pudiera cumplir el esquema de beneficios a BÁEZ según el plan preestablecido por las máximas autoridades del Poder Ejecutivo Nacional, lo que demuestra fundadamente su rol central en la ejecución de la maniobra de corrupción.

VI.b.3.vi. Las compensaciones de créditos decididas por Nelson PERIOTTI

El último de los canales de financiación que utilizó esta asociación con el fin de garantizar el éxito de la maniobra, estuvo en manos de Nelson PERIOTTI, quien desde su rol como Administrador General de la Dirección Nacional de Vialidad, en numerosas ocasiones hizo uso de las facultades que le fueron otorgadas —al igual que a DE VIDO— para *compensar* créditos de proyectos y permitir, así,

que las obras asignadas al grupo BÁEZ siempre tuvieran fondos públicos disponibles para el pago.

En efecto, el ex titular de la DNV, al momento de homologar los procesos licitatorios decididos por la AGVP de Santa Cruz en favor de BÁEZ, en el texto de la resolución que así lo disponía, luego de señalar que los recursos para atender los gastos de la obra serían obtenidos del inciso 5 "Transferencias", aclaraba que "*de ser necesario, se realizarán distintas compensaciones de créditos entre proyectos*", con el fin de atender esas erogaciones (v., por ejemplo, Res. DNV n° 295/07, incorporada a fs. 244/6 de expte. DNV n° 6746/07, prueba n° **342**).

Es decir que, a través de esa frase, el ingeniero de confianza de Néstor KIRCHNER, devenido en máximo funcionario vial del país, **habilitaba a la Gerencia de Administración —a cargo de Sergio Hernán PASSACANTANDO, ex contador del grupo BÁEZ— a hacerse cargo del pago de todos los certificados que la obra en cuestión demandare**.

Así, sin importar la obra que había sido indicada en el presupuesto nacional, en los DNU, en las reasignaciones presupuestarias del ministro o del jefe de gabinete, PERIOTTI contaba con la facultad de tomar dinero de las distintas partidas —con la ayuda de la Gerencia de Administración, a cargo de Sergio Hernán PASSACANTANDO— y aplicarla a las obras del grupo BÁEZ, lo que permitió que quien se encontraba del otro lado de la maniobra —el lado privado— al finalizar el mandato presidencial de Cristina FERNÁNDEZ fuera el único contratista de obra pública vial al que el Estado Nacional no le adeudaba un solo peso.

Ahora bien, habiendo agotado la valoración respecto de las maniobras que canalizaron multimillonarios fondos públicos hacia las obras viales nacionales en Santa Cruz para que fuesen transferidos a las empresas del GRUPO BÁEZ, a

continuación pasaremos a desarrollar el siguiente paso, que permitirá comprender acabadamente cuál fue el objetivo que motivó semejante concentración de dinero en la referida provincia.

VI.b.4. <u>El esquema de beneficios exclusivos en favor de Lázaro BÁEZ</u>

Con el amigo personal y socio comercial inmerso en el negocio de la construcción, con la estructura de gente de confianza designada a nivel nacional y provincial y con los fondos concentrados en las obras viales nacionales en Santa Cruz, la **cuarta etapa** consistió en la implementación de un *mecanismo sistemático* a lo largo de los años, pensado y llevado adelante para *direccionar* las licitaciones hacia Lázaro Antonio BÁEZ *sin controlar* la correcta realización de las obras, garantizando en simultáneo pagos anticipados a BÁEZ, de modo que se materializara el multimillonario daño patrimonial a las arcas del Estado y el descomunal beneficio del citado empresario.

Para conseguir ello, se montó una *matriz general de actuación* basada en el desapego de las buenas prácticas de la administración pública que exigen el manejo eficiente y transparente del erario público y el respeto a las normas que regulan las compras y contrataciones del Estado, que en algunos casos mediante la vulneración directa de la normativa vigente, y en otras abusando de los procedimientos excepcionales y del margen de discrecionalidad posible, *desnaturalizaron* los institutos normativos y reglamentarios previstos para la correcta realización de obras públicas.

En este sentido, los tres primeros pasos de la maniobra —la inmersión de Lázaro BÁEZ en el negocio de la construcción vial, el montaje de la estructura de funcionarios de confianza y la concentración de fondos públicos nacionales en Santa Cruz— no pueden comprenderse acabadamente si se los

escinde del siguiente paso, el esquema de beneficios, dado que esas tres etapas reconocían como meta y razón de ser la obtención del enriquecimiento de Lázaro BÁEZ a expensas del Tesoro Nacional y a ese objetivo se ordenaban; ello como antecedente necesario y planificado del propio enriquecimiento de Néstor y Cristina KIRCHNER —que es objeto de otras pesquisas conexas a la presente—.

En palabras del Superior: **"[e]*l Estado fue el proveedor de los fondos; su estructura fue el canal recorrido para poder extraerlos de forma victoriosa; pero la voluntad que dio impulso a todo eso fue ajena a él. Se trató de una motivación estrictamente particular. El propósito fue obtener dinero atesorado por el Estado nacional. La obra pública se constituyó en el medio propicio, y la estructura montada por quienes detentaban las posiciones más altas de la Administración Pública conformó el mecanismo idóneo para tal fin"*** (v. resolución de la Sala I de la Excma. Cámara Federal, que confirmó el procesamiento de la primera tanda de imputados, obrante a fs. 7359/425).

Ahora bien, clarificado todo ello, a lo largo de este capítulo nos ocuparemos de exhibir cómo los elementos de cargo reunidos permiten tener por demostradas las diversas estrategias por las que, en la primera etapa, se conseguía el *direccionamiento* del proceso licitatorio hacia Lázaro Antonio BÁEZ (**VI.b.4.A**), para luego pasar a la siguiente en la que se *omitía sistemática y maliciosamente* la realización de los deberes de control correspondientes respecto del avance de las obras (**VI.b.4.B**) y paralelamente se garantizaban beneficios exclusivos en el pago, instrumentados en favor del socio comercial de los ex presidentes de la Nación (**VI.b.4.C)**.

Por último, analizaremos cada uno de los procesos licitatorios de las obras investigadas a partir del estudio de la totalidad de los expedientes acompañados por

la DNV, para lo cual describiremos para una mayor claridad expositiva sus principales hitos, el derrotero que siguió la obra, las diversas irregularidades detectadas y los funcionarios intervinientes en cada tramo (**VI.b.4.D**), finalizando así la valoración de las pruebas recolectadas en cada una de las 51 obras imputadas.

VI.b.4.A. <u>De las irregularidades en la adjudicación</u>

Para lograr el direccionamiento de la adjudicación en favor de Lázaro A. BÁEZ, **se montó una *matriz general*** que presentaba como *características* de relevancia la concurrencia de varias empresas del conglomerado societario a una misma licitación y la alternancia en las adjudicaciones, el aumento del presupuesto oficial y la presencia de sobreprecios, el otorgamiento de obra vial por encima de la capacidad de ejecución, la asignación de nuevas obras públicas pese a que existía un incumplimiento sistemático de las condiciones de las anteriores y la existencia de adjudicaciones de obras viales en tiempos *récord* y en las que existía un único competidor.

<u>La *concurrencia múltiple* a una misma licitación, el aumento del presupuesto oficial y la presencia de sobreprecios</u>

Los elementos de cargo reunidos a lo largo de esta instrucción, han permitido demostrar la hipótesis sostenida por esta acusación, que afirma que en los hechos **todo el proceso licitatorio de las obras adjudicadas a empresas del GRUPO BÁEZ configuraba una puesta en escena** tendiente a *simular en los papeles* una competencia entre oferentes que en la realidad no existía, porque ya había una firma que *previamente* se había escogido que resultaría como adjudicataria.

Como hemos dicho anteriormente, una de las principales características de las licitaciones públicas analizadas consistió en que varias de las empresas del GRUPO BÁEZ participaban como oferentes en un mismo

proceso licitatorio, con propuestas que mostraban una escasa diferencia en su cotización a favor de aquella que estaba *preseleccionada* para ganar.

Para poder llevar adelante esa estrategia, tras la constitución de la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES en el año 2003, Lázaro A. BÁEZ se encargó *rápidamente* de ampliar su conglomerado societario a través de la adquisición de otras empresas constructoras de la Patagonia, según se explicó en el capítulo **VI.b.1** de esta presentación. Esto implicaba también contar con la participación de otros empresarios afines que siguieran los designios del plan orquestado por la asociación.

Y esto resulta por demás lógico en función de la complejidad de la maniobra ilícita desplegada, pues detrás de todo ese montaje empresarial, Lázaro BÁEZ debió recurrir a la contribución de otros individuos, en lo que concierne al despliegue de los distintos ardides que permitieron —en connivencia con los funcionarios públicos intervinientes— la materialización del fraude al Estado.

En efecto, resulta evidente que Lázaro BÁEZ no habría podido organizar, coordinar y ejecutar por sí mismo las ofertas presentadas por sus empresas en los distintos procesos licitatorios y la actuación posterior de las mismas una vez que resultaban adjudicatarias; es por eso que necesitó de los aquí imputados —Martín BÁEZ, Fernando BUTTI, Julio Enrique MENDOZA y Myriam COSTILLA—, quienes colaboraron en el marco de ese grupo económico al que representaban, siempre bajo las directivas de Lázaro BÁEZ.

En este orden de ideas, y según surge de las constancias de autos, **Fernando BUTTI** fue accionista (5% del paquete accionario) y apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA desde el año 2003 hasta cuanto menos el año 2008; y también se desempeñó como apoderado de LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES SRL y representante de Lázaro BÁEZ en KANK Y

COSTILLA SA; **Martín BÁEZ** desempeñó distintos roles en las empresas de su padre como apoderado, director, vice y presidente de KANK Y COSTILLA SA; apoderado y accionista de AUSTRAL CONSTRUCCIONES SA y apoderado y socio gerente de LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES SRL; **Julio MENDOZA** fue Presidente de AUSTRAL CONSTRUCCIONES en el período 2004-2015 y **Myriam COSTILLA** fue presidente de KANK Y COSTILLA desde el 2007 hasta el 2013 inclusive.

Todos ellos intervinieron desde sus respectivas empresas en diversos procesos licitatorios en los que participaban otras empresas del mismo grupo empresario, lo cual además de estar expresamente prohibido por la normativa aplicable, no podía pasar desadvertido por los aquí imputados.

Lo expuesto demuestra que éstos empresarios prestaron su auxilio a Lázaro BÁEZ en el desarrollo de la maniobra defraudatoria con la cual, además de simular la repartición de toda la obra pública en varias empresas —a través de la alternancia en las adjudicaciones— se logró monopolizar la obra vial, imponer el monto deseado en la contratación y direccionar la suerte de los procesos licitatorios.

La estrategia utilizada funcionaba de la siguiente manera: la empresa de Lázaro BÁEZ que ya había sido espuriamente *preseleccionada* para la adjudicación de la obra efectuaba una oferta por encima del presupuesto oficial —comúnmente con un importante incremento de aquél, aunque siempre menor al 20%—, mientras que las restantes firmas del empresario y las demás contrincantes —aunque en general competía una sola firma por fuera del grupo— realizaban una cotización superior a la primera, lo que transformaba automáticamente a la empresa de BÁEZ en la oferta más económica, aunque con un precio sensiblemente superior al oficial.

Para comprender las diferentes aristas de este mecanismo diseñado para aumentar el precio de las contrataciones, en primer lugar delimitaremos el marco legal vigente en las obras públicas analizadas en esta pesquisa.

Tal como surge del análisis del informe n° 3/2016, 47 de las 51 obras públicas viales adjudicadas a las empresas de Lázaro BÁEZ en Santa Cruz (el 92%) se ejecutaron mediante la delegación de facultades de la DNV hacia la AGVP, lo que implicó que la gran mayoría de las obras investigadas se rigieron tanto por la **ley de obras públicas de la provincia de Santa Cruz** (n° 2743, prueba n° **219**) como por la **ley nacional de obras públicas** (n° 13.064, prueba n° **222**); 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).

A dicho marco normativo, deben sumarse las respectivas reglamentaciones: el **decreto PEN n° 1023/01** —con sus modificaciones—, conocido como RÉGIMEN DE CONTRATACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL —prueba n° **220—**, y el **decreto provincial n° 2960/05** que reglamenta la ley provincial n° 2743.

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; mientras que a las cuatro en las que DNV fue comitente, es decir, no delegó en AGVP ninguna tarea, se aplica únicamente la normativa nacional.

Más allá de estas aclaraciones, veremos que las principales disposiciones que rigen en materia de licitaciones públicas 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.

En cuanto a la *competencia entre los oferentes* de una licitación pública, el **art. 3 del decreto PEN n° 1023/01** asienta los principios que deben regir la materia, y en su inciso b) destaca la "*promoción de la concurrencia de interesados y de la competencia entre oferentes*". Al respecto, explica Agustín GORDILLO que "*la participación de la mayor cantidad posible de oferentes* [tiene por] *objetivo (...) contratar en condiciones de precio y calidad comparables y compatibles con los del mercado, y si este objetivo se frustra, porque la administración ha manejado las cosas como para tener oferentes demasiado limitados en comparación a los existentes en el mercado, ello producirá el necesario resultado de no poder sino conseguir precios y condiciones menos convenientes que los generales imperantes en ese mercado*" (GORDILLO, Agustín. *Tratado de derecho administrativo y obras selectas*, 1° edición, Buenos Aires, FDA, 2015, T. XI, p. 731 y 733).

Atenta contra este principio la práctica de la *colusión*, que se presenta cuando un grupo de empresas se presentan en conjunto a las licitaciones, se ponen de acuerdo para fijar los precios, y de esta manera imponen un aumento de los costos de la obra pública para garantizar mayores beneficios al grupo económico.

Para impedir tales conductas, las leyes prevén disposiciones concretas de las que los funcionarios públicos a cargo de la licitación deben valerse y que, como veremos, en los casos analizados no sólo no han sido utilizadas sino que fueron expresamente infringidas, así como también, penalidades económicas con el objetivo de disuadir tales conductas y que de cometerse el Estado perciba importantes sumas de dinero por estas prácticas.

Al respecto, la ley provincial de Santa Cruz impone a los funcionarios públicos el *deber* de rechazar toda propuesta en la que se compruebe que "*un mismo oferente o representante técnico se halle interesado en dos o más propuestas*", aclarando incluso que el oferente que resulte responsable de tal conducta perderá la garantía de la oferta y será pasible de sanciones, además de las acciones legales que correspondan (**art. 32 inc. "a" de la ley nº 2743 de Santa Cruz**).

Sin embargo, pese a que el interés de Lázaro Antonio BÁEZ como oferente detrás de las diversas empresas que conformaban su grupo económico no sólo era notorio y conocido públicamente en el reducido ambiente de la obra pública santacruceña, sino que se desprendía con total claridad de la comparación entre las propuestas de las diversas firmas, durante los doce años que se extendió esta maniobra no se rechazó ninguna propuesta ni tampoco se aplicaron las sanciones que hubiesen implicado ingresos millonarios para el Estado.

Sin ingresar en los ejemplos concretos que abordaremos más adelante, podemos señalar, a título ilustrativo, que la lectura y análisis de los más de cincuenta procesos licitatorios efectuada por este Ministerio Público Fiscal revela que el aquí imputado **Martín Antonio BÁE**Z, además de representar a AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v., por ejemplo, fs. 253/61 de expediente DNV n° 10.563/11, prueba n° **443,** entre otros), era apoderado de KANK Y COSTILLA (v. fs. 803 y 876/7 de expediente DNV n° 1775/13 —prueba n° **420—** y fs. 380/2 de expediente DNV 10.633/14 —prueba n° **421—**, entre otros) y de LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES (v. fs. 1864/9 AGVP, correspondiente a expte. DNV n° 18.561/11 —prueba n° **402—**).

También se puede advertir de dicho estudio que Lázaro Antonio BÁEZ, además de ser el propietario por sí o por medio de sus empresas, de todo el grupo

económico, actuaba en los expedientes licitatorios como apoderado de GOTTI S.A. (v. fs. 446/54 de expediente DNV n° 16.957/08 —prueba n° **429—**, entre otros); y que AUSTRAL CONSTRUCCIONES presentaba para las obras una nómina de equipos que eran propiedad de GOTTI (v. fs. 488/91 de expediente DNV n° 1832/06 —prueba n° **410—**, entre otros) o de SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI (v. fs. 376/9 de expediente DNV n° 8460/06 —prueba n° **407—**, entre otros); ello sin contar que las empresas del GRUPO BÁEZ se presentaban constantemente en UTE entre sí, de a dos o inclusive de a tres, en sucesivas licitaciones.

Sin embargo, y a pesar de que detrás de las ofertas de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA, GOTTI, SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI y LOSCALZO Y DEL CURTO se encontraba interesado el *mismo oferente* —Lázaro Antonio BÁEZ—, los funcionarios de la AGVP encargados de analizar y aprobar la licitación, lejos de rechazar dichas propuestas conforme los obligaba la ley, adjudicaban la obra vial a la empresa del grupo que había sido *preseleccionada* para ganarla, sin imponer a las "competidoras" la pérdida de la garantía, como hubiese correspondido, ni sancionarlas en el Registro de Constructores de Obras Públicas.

Así fue revelado por la Jefa de la División Contabilidad de la Gerencia de Administración de la DNV, Claudia BELLOFATTO, quien en su declaración testimonial —prueba n° **14** y **221—** sostuvo que en el marco de las tareas de análisis desarrolladas en el sector denominado "UCOPROLI" —Unidad de Coordinación de Procesos Licitatorios de la DNV— advirtió en los procesos licitatorios en los que se presentaron distintas empresas del GRUPO BÁEZ, la existencia de llamativas semejanzas entre los distintos oferentes que **demostraban claramente la presencia de un mismo grupo económico**.

En este sentido la testigo explicó: "*los responsables de las empresas y firmantes, balances, contadores que presentaban la información de este tipo de empresas (...) AUSTRAL, KANK Y COSTILLA, GOTTI, BIANCALANI, UTES (...) eran muy parecidos los firmantes y la gente que se presentaba, como que era un grupo económico, (...) eran todos los mismos bancos, las mismas empresas (...) eran las mismas cartas [bancarias], y bueno, no estaba muy de acuerdo en eso".*

Sin embargo, aclaró que cuando planteó estas circunstancias a Oscar ELORRIAGA, su jefe en ese momento, no obtuvo respuesta favorable y en tal sentido expuso que: *"la calificación que yo hacía en el informe no gustaba al jefe en ese momento, Oscar Elorriaga (...) en mis informes, quería poner en principio que todas las empresas postulantes, en la misma licitación, formaban parte del mismo grupo; eso (...) se veía de la documentación que habían presentado las empresas en sus ofertas (...)*"; y estas inconsistencias nunca llegaron a ser plasmadas por escrito en los informes: "*no lo hice, era verbal, era una conversación verbal que tuve con Oscar. Le dije que veía una asociación de empresas similares, nada más. Le dije que no estaba de acuerdo con eso, con esa licitación, en la tarea contable, no sé en las otras áreas. Oscar me dijo en esa misma conversación que a él le parecía todo correcto*" (v. fs. 352/71).

A fin de dimensionar la gravedad de la irregularidad descripta, debe recordarse que la garantía de la oferta se constituía con un porcentaje sobre el monto de la cotización, lo que permite concluir que resultando licitaciones por cifras multimillonarias y correspondiendo la aplicación de la sanción a *todas aquellas* empresas en las que estaba interesado el mismo oferente, el dinero que el Estado perdió por no haber impuesto la pérdida de estas garantías, como hubiese correspondido, resulta por demás significativo, y constituye parte del perjuicio ocasionado a las arcas públicas.

Tomemos el ejemplo de las OBRAS EN LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO "*RADA TILLY - KM. 1867*" (expediente DNV n° 18.295/08 —prueba n° **422—**), en el que GOTTI ofertó por $216.284.948,77 (presentando garantía por **$2.162.849,48**) y KANK Y COSTILLA por $214.046.867,74 (con una garantía de **$2.140.468,67**), empresas que para entonces ya pertenecían por completo al GRUPO BÁEZ (v. fs. 912/9 de dicho expediente).

Pues bien, estando Lázaro Antonio BÁEZ interesado detrás de ambas propuestas, correspondía como sanción la pérdida de ambas garantías, lo que hubiese sumado **$4.305.318,15**, que al cambio oficial de octubre de 2007 (3,16), totalizaban aproximadamente **U$S 1.362.442,45**.

Sin embargo, el Estado no sólo no rechazó las ofertas del mismo oferente, como estaba obligado por ley a hacer, sino que tampoco les impuso la pérdida de la garantía ni les promovió sanción alguna en el Registro de Constructores de Obras Públicas, pasividad que, como se desarrollará en los acápites siguientes, era necesaria para que a las empresas del GRUPO BÁEZ se les pudiera seguir asignando obras por encima de su capacidad, a pesar de los reiterados incumplimientos.

Y como ya lo analizáramos en acápites anteriores, esta práctica se perpetraba *delante* de los funcionarios de la AGVP de Santa Cruz sin que estos emitieran objeción alguna; y con posterioridad a ello las licitaciones *simuladas* llegaban a la sede central de la Dirección Nacional de Vialidad para su *homologación*, oportunidad en la cual los gerentes de Administración, Planeamiento y Obras —PASSACANTANDO, FÉRGOLA, GREGORUTTI, GENTILI y ABRATE— lejos de señalar dicha *ficción de competencia* o denunciar las groseras irregularidades, una y otra vez a lo largo de los años

propusieron *homologar* lo actuado, no aplicar ninguna de las sanciones previstas, ni retener la garantía, como hubiese correspondido.

En efecto, el **Gerente de Obras y Servicios Viales** recibía —por parte del Jefe del Distrito n° 23 "Santa Cruz" de la DNV— el expediente de licitación en el que constaba esta práctica ilícita y la pasividad de los funcionarios provinciales, y a pesar de que conocía las grandes empresas constructoras del país y los grupos económicos que formaban, en todos estos casos solicitó la homologación de la licitación provincial, al igual que el **Gerente de Planeamiento, Investigación y Control** y el **Gerente de Administración**, con el agravante de que este último, por las competencias funcionales que le correspondían, debía principalmente velar por el patrimonio de la institución y objetar que no se hubiese retenido la correspondiente garantía a los infractores.

Como se sabe, tampoco objetaron esta práctica ni **el Subadministrador General Carlos Joaquín ALONSO** —que tenía el deber de supervisar a las mencionadas gerencias— ni el Administrador General, que fue quien finalmente, como máxima autoridad del organismo, firmó las correspondientes resoluciones, homologando las licitaciones llevadas adelante con estos vicios.

Continuando con el análisis de las diversas variantes de esta estrategia, corresponde agregar que, del análisis de los expedientes licitatorios, se desprende que en muchos casos, el mecanismo de concurrencia múltiple se complementaba con la presentación de ofertas por parte de otras firmas cuya cotización excedía el presupuesto oficial en más de un 20%, lo que automáticamente las descalificaba del concurso, ya que el art. 32, inciso "b" de la ley provincial n° 2743 establece que se deben rechazar aquellas que superen el presupuesto en dicho porcentual.

De esta forma, se puede advertir que las empresas que no habían sido elegidas *de antemano* para ganar el concurso, no tenían un interés *real* en ganar sino en *simular* competencia y *asegurar* la adjudicación a una de las empresas del GRUPO BÁEZ.

Un ejemplo de ello puede advertirse en las obras de ESTUDIO, PROYECTO Y CONSTRUCCIÓN EN RUTA PROVINCIAL N° 49, TRAMO: "*EMPALME RP N° 39 — EMPALME RN N° 3*" (expte. DNV n° 4195/08, prueba n° **392**), licitación en la cual participaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES (que ofertó **$127.996.686,87,** un **19,62%** más que el presupuesto oficial), PETERSEN, THIELE Y CRUZ (que cotizó **$132.839.238,22,** un **24,15%** superior al presupuesto) y KANK Y COSTILLA (que licitó por **$129.523.667,89**, es decir, **21,05%** más que el presupuesto) (v. fs. 369/74 de dicho expediente).

Como puede advertirse, ni KANK Y COSTILLA —perteneciente al GRUPO BÁEZ— ni PETERSEN, THIELE Y CRUZ —del Grupo Eskenazi— tenían un *interés real* en participar de la competencia, sino únicamente el móvil de *aparentar* competencia para que AUSTRAL CONSTRUCCIONES, la *preseleccionada*, pudiera firmar el contrato tras una licitación competitiva con un aumento de la oferta apenas por debajo del 20% del presupuesto oficial.

Otro de los elementos que permiten a este Ministerio Público sostener esta irregularidad, consistió en el uso arbitrario que se hizo, desde la AGVP, de la facultad otorgada al organismo por el **art. 33 del decreto n° 2960/05**, reglamentario de la ley provincial de obras públicas, disposición que habilitaba a la administración a que si existían varias ofertas igualmente convenientes y cuya cotización difería entre sí por menos de un 2%, podía requerirse a las empresas una mejora de sus ofertas.

Pese a que en gran parte de los casos analizados las diferencias entre las diversas cotizaciones fueron menores al 2%, en ningún caso la agencia vial hizo uso de esta facultad, con la excepción de una sola obra en la que, curiosamente, fue usada en beneficio de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, dándole la posibilidad a esta empresa de que mejorara su oferta, para luego adjudicarle la obra (v. fs. 434/40, 456/9, 461/2 y 464/5 de expediente DNV n° 16.957/08, prueba n° 429).

Como se ve, en los casos analizados ninguno de los sucesivos presidentes de la AGVP propuso invitar a mejorar sus ofertas a empresas ajenas al GRUPO BÁEZ cuando sus cotizaciones eran superiores a la de BÁEZ por menos del 2% y nada objetaron al respecto los funcionarios nacionales encargados de supervisar esas licitaciones —v. atribuciones de cada uno en pruebas n° **452** y **84**—: ni el Jefe del Distrito n° 23, que leyó cada uno de estos expedientes, ni el **Gerente de Obras y Servicios Viales**, que debía evaluar las distintas etapas de las licitaciones, como así tampoco el **Gerente de Administración**, a quien evidentemente no le pareció relevante que las empresas competidoras pudieran mejorar sus ofertas.

Ello exhibe que en los hechos los funcionarios no tenían la intención de lograr el precio más conveniente para la administración pública, sino que por el contrario, su voluntad se orientó en que la obra vial fuera adjudicada a la firma del GRUPO BÁEZ que había sido preseleccionada y que a su vez la contratación se hiciera por el mayor precio posible.

Otra práctica común en las obras bajo investigación y que es suficientemente ilustrativa del carácter *simulado* de la competencia consistía en que la DNV y la AGVP firmaban el correspondiente convenio para que el Estado Nacional financiara la obra *después* de que ésta ya estaba adjudicada a Lázaro Antonio BÁEZ.

Es decir que la agencia provincial elaboraba los pliegos para una obra vial que supuestamente era de interés *provincial*, llamaba a licitación bajo las reglas y condiciones de las obras de Santa Cruz y, una vez que los trabajos eran adjudicados a una empresa del GRUPO BÁEZ, el Estado Nacional ingresaba en la escena, justificaba su aporte alegando un interés *nacional* en la obra y, de tal suerte, garantizaba que la obra de BÁEZ tuviese el respaldo presupuestario *nacional* que, como vimos en los acápites **VI.b.2** y **VI.b.3** —pasos 2 y 3—, eran canalizados hacia sus obras por toda la estructura funcional creada a tal efecto.

Para ilustrar lo expuesto, podemos recurrir a las OBRAS EN LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO "*PROGRESIVA 2.284,79 - PROGRESIVA 2.303,40*" (expediente DNV n° 12.993/07, prueba n° **405**), en las que los pliegos fueron elaborados y aprobados en marzo de 2007, el 11 de abril de 2007 se decidió la adjudicación en favor de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y el 25 de abril de 2007 las autoridades viales de DNV y AGVP acordaron que la obra fuera financiada por el Tesoro Nacional, a través del correspondiente convenio (v. fs. 3/5, 11/2, 29/32 y 204/5 de dicho expediente).

Este improvisado ingreso a la planificación de gastos de obras que no estaban previstas en el presupuesto y que, durante el año, la DNV se comprometía —luego de que sean de BÁEZ— a financiar no motivaron objeción alguna por parte de las gerencias de la DNV, menos aún de aquellos otros funcionarios del Ministerio de Planificación, quienes año a año permitían que se incorporara por esta vía discrecional decenas de obras a favor del socio de los ex presidentes.

Es llamativo también que dichos convenios no hayan motivado quejas o planteos de ningún tipo por parte de los **Gerentes de Planeamiento, Investigación y Control,** quienes por su función elaboraban el Plan de Necesidades Viales y, a pesar de que estos convenios en la mayoría de los casos no estaban planificados,

propiciando la homologación de las licitaciones, habilitando así el flujo de fondos nacionales a favor de las obras realizadas por convenio.

Siguiendo con el análisis de los vicios advertidos, también se han detectado numerosos casos en los que el Presidente de AGVP designó a los integrantes de la Comisión de Estudio de Ofertas *después* de que se conociesen quiénes eran los oferentes, lo que sin dudas constituye otra irregularidad puesto que este mecanismo permitió a la máxima autoridad de vialidad provincial escoger discrecionalmente a los miembros de la referida comisión que dictaminarían a favor de la firma de BÁEZ.

Sin embargo, ni dicha situación ni la llamativa repetición de *los mismos integrantes* de la comisión de estudios de ofertas en sucesivas licitaciones[45] motivaron objeción alguna del Jefe del Distrito n° 23 que, arribado a su oficina el expediente, concluyó una y otra vez que correspondía la homologación de todo lo actuado.

Lo mismo vale decir respecto del **Gerente de Administración, el Gerente de Obras y Servicios Viales y el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control** de la DNV que propiciaron la homologación y, lógicamente, del titular del organismo, Nelson PERIOTTI, que suscribió las resoluciones homologatorias habilitando así el flujo de fondos nacionales a favor de las obras realizadas por convenio

Para ejemplificar cómo a la hora de adjudicar la obra pública a favor del socio presidencial verdaderamente los funcionarios públicos crearon una puesta en escena, resulta ilustrativo el caso de la Ruta Provincial n° 9, cuyo trámite demuestra la innegable connivencia entre Lázaro Antonio BÁEZ y los funcionarios viales —tanto del organismo provincial como del nacional— que, protegidos por el

[45] Quienes han sido acusados por este Ministerio Público Fiscal en el *tercer tramo* de esta investigación y se ha solicitado su indagatoria por su participación en la maniobra

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, actuaban al margen de la ley a sabiendas de que no serían sancionados por quienes debían controlar su desempeñó desde la administración central.

En esta obra, identificada como OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 9 - TRAMO*: "EMPALME RN N° 3 - EMPALME RN N° 40*" (expediente DNV n° 9067/07, pruebas n° **289** y **345**), los pliegos fueron aprobados por el Consejo Técnico de AGVP el 1 de diciembre de 2006, fecha en la cual el Presidente Juan Carlos VILLAFAÑE efectuó el llamado a licitación, con un presupuesto oficial de **$199.680.000.**

Tiempo después, días antes de la apertura de las ofertas, se firmó el convenio con la Dirección Nacional de Vialidad, en donde el organismo nacional se comprometía en financiar la obra, oportunidad en que se precisó que el "presupuesto estimado" de la obra era de **$238.248.064,42**, lo que ya de por sí es sumamente sugestivo, puesto que los presupuestos estimados de los convenios por ser, justamente, *estimaciones*, no tienen esa precisión de pesos y centavos.

La explicación se descubre al momento de la apertura de las ofertas, cuando se advierte que AUSTRAL CONSTRUCCIONES cotizó los trabajos en **$238.248.064,42,** es decir, **exactamente la misma cifra del convenio**, lo que demuestra que quienes lo confeccionaron (AGVP y DNV) conocían la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y plasmaron el monto de conformidad con esa cifra, puesto que de otro modo no se logra explicar por qué era necesario determinar un "presupuesto estimado" con semejante precisión.

Es decir que, los titulares de la AGVP y de la DNV realizaron un convenio *a la medida* de la cotización de Lázaro Antonio BÁEZ, lo que revela con meridiana claridad que la licitación que luego se realizó no fue más que

una *puesta en escena* para adjudicar la obra a la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES que ya había preseleccionada.

A esta misma conclusión arribaron también los profesionales de la Dirección Nacional de Vialidad (v. declaración testimonial del Ing. Alejandro Javier MON, pruebas n° **26** y **226**) e inclusive el testigo Martín CERGNEUX, Inspector de la AGVP, quien en su declaración testimonial —pruebas n° **39** y **130—** dio cuenta de que las empresas del GRUPO BÁEZ "*tenían tal grado de afinidad con la Administración (...)* [que] *había una organización financiera que era funcional a la empresa"* (v. fs. 1367/76).

Es que, como lo venimos sosteniendo a lo largo del presente, entre las autoridades viales y Lázaro Antonio BÁEZ existía plena connivencia e intercambio de información, lo que permite explicar por qué el empresario amigo y socio comercial de la ex familia presidencial siempre podía realizar la mejor oferta.

Lo expuesto hasta aquí demuestra, sobradamente, la *matriz de actuación corrupta* a la que nos venimos refiriendo, la que se reprodujo en las licitaciones investigadas, en las que los funcionarios viales contravinieron expresamente las normas y principios que rigen en materia de contrataciones públicas, hicieron un uso *arbitrario* de algunas de las facultades o excepciones previstas en las leyes y montaron una estructura funcional tendiente a beneficiar al empresario amigo y socio comercial de la familia KIRCHNER.

Al comenzar este desarrollo, habíamos adelantado que la simulación de competencia obedecía a un doble fin: lograr la adjudicación en favor de Lázaro Antonio BÁEZ bajo la apariencia de una competencia real y permitir el aumento del costo de las obras. Pasaremos a analizar este segundo tramo.

Si bien hemos adelantado algunas aristas del asunto, cabe recordar que la estrategia del GRUPO BÁEZ conducía a incrementar significativamente el valor de las obras viales, puesto que no sólo se fingía la competencia sino que esta ficción, en la mayoría de los casos, permitía a las empresas del grupo económico funcionar como un *holding* e imponer un precio de obra hasta un 20% mayor al presupuesto, sin contar las posteriores modificaciones de obra y redeterminaciones de precios que incrementarían aún más los costos de las obras en claro perjuicio a las rentas de la Nación.

Pero también corresponde destacar que esta espuria estrategia no era la única vía para aumentar el costo de las obras, ya que la propia AGVP, en muchos casos, contravenía expresamente lo acordado en el convenio con DNV y confeccionaba pliegos con presupuestos a valores sensiblemente superiores a los que el organismo nacional se había comprometido a financiar.

Si a los valores de esos presupuestos sobrecotizados por la AGVP les adicionamos el incremento que imponía el GRUPO BÁEZ a través de la estrategia desarrollada, podemos comprobar que en muchos casos se lograban importantísimos sobreprecios gracias a la actuación coordinada entre los funcionarios públicos y el "empresario amigo". Pese a ello, **la <u>DNV igualmente homologaba todo lo actuado en Santa Cruz, a la vez que aprobaba la financiación del 100% de las inversiones que, en ese entonces, sobrepasaban en creces el compromiso inicial</u>.**

Más allá de que abordaremos el detalle de todos los casos en el acápite **VI.b.4.D**, a continuación analizaremos uno de los casos que permite comprender acabadamente esta irregularidad, con el fin de ejemplificar lo expuesto.

Así, en el caso de las **OBRAS EN LA RUTA NACIONAL N° 40, EN EL TRAMO "*GÜER AIKE - PUNTA LOYOLA*", SECCIÓN "*AUTOVÍA GÜER AIKE - RÍO GALLEGOS Y DESVÍO TRÁNSITO PESADO - ETAPA II*" -expediente DNV n° 12.310/07-** (prueba n°

432), la financiación con fondos del tesoro nacional se acordó por convenio entre DNV y AGVP, con un presupuesto estimado de **$50.000.000**, es decir que el Estado Nacional se comprometió a financiar la obra por esa cifra.

Pese a ello, la agencia provincial confeccionó un presupuesto de **$77.900.000** (un **55,80% más caro**); y las empresas del GRUPO BÁEZ, que se presentaron conjuntamente a la licitación: KANK Y COSTILLA, GOTTI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES lograron imponer un aumento del **19,26%**, consiguiendo incrementar el costo de la obra, que alcanzó de esta forma la cifra de **$92.905.872,68**, que comparada al monto del convenio lo supera en **85,81%** (v. fs. 3/5, 29/33, 233/4 y 278/91 de dicho expediente).

Nada de esto impidió que el **Gerente de Obras y Servicios Viales Sandro FÉRGOLA y el Gerente de Administración Sergio Hernán PASSACANTANDO** —entre otros— propiciaran la homologación del proceso, que fue finalmente resuelta por Nelson PERIOTTI el día 8 de abril de 2008, sin ningún tipo de aclaración o rectificación y comprometiéndose a financiar la totalidad de la obra, por la cual, incluso, terminó pagando **$172.024.900,68,** monto que excede el triple de lo oportunamente convenido (v. fs. 315/9 de expediente DNV n° 12.310/07 y gráfico n° 6, pruebas n° **432** y **69** respectivamente).

A estos mecanismos se le sumaron luego los incrementos de costos derivados de las redeterminaciones de precios y las sucesivas modificaciones a las que prácticamente todas las obras se vieron sujetas -bajo la excusa de modificaciones teóricamente necesarias-, todo lo cual logró aumentar indefinidamente el costo de las obras, que de antemano ya se habían adjudicado a Lázaro Antonio BÁEZ.

En efecto, tomemos como ejemplo las **OBRAS EN LA RUTA PROVINCIAL N° 12, TRAMO "*EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 25 - PICO TRUNCADO*", SECCIÓN**

"*EMPALME RUTA PROVINCIAL N° 25 - GOBERNADOR MOYANO*" -expediente DNV n° 12.328/07- (prueba n° **393**), en las que se había firmado contrato con la UTE AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI por la suma de **$69.938.436,29.**

Esa obra fue sometida —a los tres meses de iniciada— a una modificación de obra que implicó un mayor gasto de **$15.640.131,78** (**+22,36%**) y al año siguiente se le introdujo otra modificación de obra, esta vez por un mayor gasto de **$17.098.100,90** (**+19,98%**), más una ampliación de plazo de 6 meses; modificaciones que, además, implicaron una franca violación a las reglas de las contrataciones públicas (explicación que abordaremos en extenso en el detalle de **VI.b.4.D**).

Por lo tanto, tenemos que del presupuesto oficial inicialmente aprobado se obtuvo, mediante las estrategias explicadas, un aumento de **$42.676.668,97,** que en términos porcentuales implicó un incremento del **71,13%** del costo que el Estado Nacional había previsto desembolsar.

Nótese que esta irregularidad implicaba deficiencias de todo tipo, cuya ilegitimidad debió haber suscitado la objeción de todos los intervinientes: del Jefe de Distrito, que conocía directamente la ruta y la improcedencia de las modificaciones; del **Gerente de Obras y Servicios Viales Sandro FÉRGOLA**, que debía opinar sobre las modificaciones de obra; del **Gerente de Planeamiento, Investigación y Control Gustavo GENTILI** que intervenía en la planificación y debía hacer notar la diferencia entre lo convenido y lo contratado; del **Gerente de Administración Sergio PASSACANTANDO**, que era el responsable directo de los recursos de la DNV y debía objetar el incremento mayor al 70%; y del propio Nelson PERIOTTI, que firmó el convenio por un tramo y un monto y luego la obra casi duplicó su costo y modificó sensiblemente la traza.

A pesar de lo expuesto, todos los intervinientes propiciaron la homologación del proceso licitatorio, que fue finalmente dictada por Nelson PERIOTTI, sin siquiera expedirse sobre la pertinencia o viabilidad de las modificaciones (v. fs. 50/4, 485/9, 492, 502/3, 514, 535/6, 537/53, 556/61, 563, 566, 567/9 y 571/7 de expediente DNV n° 12.328/07, prueba n° **393**).

Esta pasividad de la Dirección Nacional de Vialidad a la hora de evaluar el grado de acatamiento de la AGVP de Santa Cruz a los términos del convenio se repite en todos los casos analizados (como se verá en **VI.b.4.D**), lo que permite sostener que no se trataron de circunstancias aisladas y que, por tanto, existía pleno conocimiento y participación de la estructura funcional de la DNV.

Para comprender la magnitud de este abuso que se hizo de las modificaciones de obra en favor del GRUPO BÁEZ, es ilustrativo recurrir a la declaración testimonial de Alejandro NIEVA, de la Auditoría General de la Nación —pruebas n° **33** y **218—**, quien explicó que los controles que dicho organismo realizó sobre la Dirección Nacional de Vialidad evidenciaron que las graves 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**.

A ello agregamos que no sólo se violentaban tales principios y se incrementaban sensiblemente los costos y los plazos, sino que se infringía expresamente la ley de obras públicas provincial, que dispone que "*El contratista es el responsable de la correcta interpretación de los planos, especificaciones y documentación técnica incluida en el pliego de licitación (...). 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 constatara 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 hiciere, luego no podrá justificar reclamo alguno fundado en error o deficiencia de la documentación técnica incluida en el pliego de licitación***" (**art. 43 de la ley n° 2743**, prueba n° **219,** el resaltado nos pertenece; el **art. 26 de la ley nacional n° 13.064** —prueba n° **222—** contiene una disposición en igual sentido).

Esta estrategia por medio de la cual se modificaron sucesivamente las obras públicas luego de adjudicadas, fue señalada como contraria a los principios generales de las licitaciones públicas por parte de la propia Procuración del Tesoro de la Nación: "*excusar los incumplimientos al Pliego de Bases y Condiciones a una empresa que, en principio, resultaría adjudicataria de la licitación pública convocada por el Ministerio de Justicia,* ***es 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).

En síntesis, la práctica —reiterada 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 atrasos tuvieran *apariencia* de

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

Teniendo en cuenta todo lo dicho hasta el momento y ponderando también que <u>de las más de cincuenta obras viales investigadas sólo dos fueron concluidas en el plazo fijado inicialmente en el contrato</u>, es evidente que esta estrategia destinada a ampliar constantemente los plazos e incrementar los montos mediante las modificaciones de obra no podría haber sido posible sin el acuerdo previo de los funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad que debían dar su aval expresamente a dichas modificaciones.

Para ejemplificar lo expuesto, podemos recurrir al caso de las **OBRAS EN LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO "*AVENIDA CIRCUNVALACIÓN CALETA OLIVIA*" - expediente DNV n° 13.191/06-** (prueba n° **430**), cuyos trabajos se iniciaron el 28 de septiembre de 2006 previendo finalizarse en septiembre de 2009. Pero que, sin embargo, se le introdujeron sucesivas modificaciones de obra que prácticamente **cuadruplicaron** el plazo inicial, elevándolo **de 36 a 133 meses**, con fecha de conclusión prevista en octubre de 2017, aunque fue rescindida en febrero de 2016, dado que el grado de avance era de sólo del **43%** (v. gráfico n° 6, prueba n° **69**).

Sin embargo, ninguno de los funcionarios intervinientes tomó cartas en el asunto, ni indagó por qué la obra se extendía indefinidamente y se atrasaba a pesar de que el Estado Nacional le destinaba considerables fondos cada año, no sólo a través del presupuesto aprobado por el Congreso sino mediante reasignaciones posteriores vía decreto de necesidad y urgencia o resoluciones ministeriales (v. fs. 300 de planilla anexa al art. 1° del DNU n° 1856/07, fs. 403 de la planilla anexa al art. 1° del DNU n° 1472/08 y fs. 70 del anexo del art. 1 de la resolución ministerial n° 257/07; pruebas n° **156** y **330**).

Recapitulando lo expuesto, en definitiva, la pesquisa ha demostrado que, en el marco de cada proceso licitatorio se elaboraban presupuestos mayores a lo previamente convenidos con la DNV, se contrataba con el GRUPO BÁEZ por montos aún superiores a los presupuestados y se autorizaban modificaciones de obra que multiplicaban aún más los costos; todo lo cual implicaba indudablemente que luego se tuvieran que reasignar fondos nacionales destinados a otras obras viales.

Para ello, como vimos en el acápite **VI.b.3**, los miembros de la asociación ilícita garantizaron un flujo de fondos constante y permanente hacia la DNV, con el fin de que aquellas obras que eran adjudicadas a las empresas de Lázaro BÁEZ, al final del mandato de Cristina FERNÁNDEZ no se les adeudara un solo peso.

Para concluir el estudio de los diversos mecanismos implementados por la organización delictiva tendientes a incrementar el costo que el Estado Nacional debía afrontar para la realización de las obras viales santacruceñas, a continuación abordaremos los casos de la Ruta Nacional n° 3, sobre los cuales luego de rescindidas las obras, los nuevos contratistas realizaron ofertas sensiblemente menores a las cotizadas por BÁEZ, lo que demuestra una vez más la existencia de sobreprecios en la obra pública vial.

Tal como se desarrolló en los anteriores dictámenes, una de las piezas fundamentales que motivó la realización de la denuncia por parte de los actuales directivos de la DNV fue la detección de sobreprecios en los montos contratados para la realización de la Ruta Nacional n° 3 a las firmas AUSTRAL CONSTRUCCIONES y KANK Y COSTILLA (expedientes DNV n° 13.191/06, 16.957/08 y 18.295/08, pruebas n° **430, 429** y **422** respectivamente).

En tal sentido, tras la auditoría integral cuyas conclusiones fueron plasmadas en el Informe Definitivo n° 3/2016 que diera origen a este sumario —pruebas n° **133, 323, 324, 325, 326** y **414—**, se logró establecer fehacientemente

cuál era el estado que presentaban, en particular, las obras de los tramos viales bajo análisis y, a partir del *trabajo de campo* encomendado a profesionales del área técnica de la Unidad de Auditoría Interna de la DNV, se estableció que **los trabajos *se encontraban abandonados* por las empresas adjudicatarias, pese a la vigencia de sus respectivas contrataciones, lo que llevó a la administración provincial a rescindir los contratos con BÁEZ en febrero de 2016**, decisión que fue ratificada por la gobernadora Alicia KIRCHNER el 21 de julio de 2016, mediante decreto n° 1427/16 (v. fs. 2550/4).

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

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

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

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

precios que permitieron formular nuevos presupuestos en función de los precios vigentes y de las condiciones y requisitos técnicos originarios.

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

De acuerdo a lo que surge de las actas de apertura de ofertas llevadas a cabo el 7 de junio de 2016, se presentaron distintas empresas interesadas, cotizando sumas que en varios casos, se ajustaron perfectamente a la estimación pública actualizada (v. fs. 144/8).

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

De esta manera, puede advertirse que a diferencia de lo que ocurría por los años en que el empresario patagónico resultaba sistemáticamente adjudicatario de las obras—en los que sus empresas fijaban *pisos* por encima del 15%—, se presentó una pluralidad de firmas interesadas con distintos tipos de propuestas, que en diversos casos resultaron *menores* que el presupuesto oficial valuado para cada tramo. El devenir de estos nuevos procesos licitatorios, resultó determinante para conocer el fraude perpetrado, en tanto permitió realizar comparaciones. Veamos.

Así, la mecánica de actualización llevada a cabo, a partir de conocer los correspondientes "*saldos de obra*" ya reseñados —aquello que faltaba por hacer— en cada uno de los tramos, consistió justamente en multiplicar tales valores por los

precios unitarios cotizados a su tiempo por AUSTRAL CONSTRUCCIONES y KANK Y COSTILLA y todo ello, a su vez, por el índice de actualización aludido.

Este estudio fue realizado por el Ing. Alejandro MON, Asesor de la Dirección Nacional de Vialidad, quien en su declaración testimonial —pruebas n° **26** y **226—** explicitó en detalle los mecanismos a través de los cuales efectuó cada uno de esos guarismos y acompañó la documentación de respaldo respecto de ese análisis.

De su lectura se conocen los montos que en definitiva y a partir de sus propias ofertas, hubieran sido aplicables en la actualidad para la ejecución de las obras pendientes. En otras palabras: cuál hubiera sido el monto que las empresas de BÁEZ hubieran cobrado por finalizar las obras.

A partir de ello, entonces, se supo que tales cifras resultaban superiores a los de los nuevos y recientes presupuestos oficiales valuados para idéntico trabajo, demostrando un sobreprecio respecto del tramo I, de un 69,46%; respecto del tramo II, de un 53,14% y en el caso del tramo III del 100,13%.

En resumen, la comparación de la suma de los saldos de obra actualizados de los tres contratos de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y KANK Y COSTILLA con la suma de los tres presupuestos oficiales actualizados, arrojó una relación **promedio de 64,72% de sobreprecio**, lo que termina por acreditar lo que esta parte viene sosteniendo respecto del millonario perjuicio ocasionado a las rentas de la nación por esta compleja matriz de corrupción creada para apoderarse de fondos públicos.

En conclusión, lo expuesto en este apartado permite sostener que en lugar de garantizar la transparencia en los procedimientos y la eficiencia de la contratación —lo que resulta primordial al encontrarse en juego la administración de los fondos públicos—, los funcionarios de la DNV

responsables de la adjudicación y del pago, permitieron que esta maniobra se llevara adelante *aparentando* la concurrencia de diferentes interesados y la competencia entre oferentes, *imposibilitando* la determinación de la oferta más conveniente, *y excediendo holgadamente en algunos casos* los montos autorizados por convenio.

Todo ello fue realizado gracias a la intervención mancomunada de los colaboradores de Lázaro BÁEZ en el ámbito empresarial —Julio MENDOZA, Martín BÁEZ, Fernando BUTTI y Myriam COSTILLA— y con la anuencia de las máximas autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad, del Ministerio de Planificación y la Secretaría de Obras Públicas y de los titulares del PEN —Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ—, quienes desde sus respectivos cargos nutrieron de fondos millonarios a la DNV para que desde allí fueran direccionados a favor de las empresas de Lázaro BÁEZ y dieron *vía libre* para que el plan se desarrollara a lo largo del tiempo.

<u>El otorgamiento de obra vial por encima de la capacidad de ejecución</u>

Otro de los indicadores que refleja el *direccionamiento* de la obra pública de la provincia de Santa Cruz en favor del GRUPO BÁEZ está dado por la adjudicación de una *cantidad* y *magnitud* de obras viales <u>que las empresas del grupo económico no estaban en condiciones de realizar</u>; práctica que trajo una consecuencia que, en palabras del Superior, era tan "*esperable como deliberadamente planificada. Con excepción de mínimos casos, ninguna de las obras asignadas a Lázaro Báez fue cumplida en tiempo*" (v. resolución obrante a fs. 7359/425, voto del Dr. Ballestero).

Como es sabido, en materia de contratación pública, uno de los principios generales es la *eficiencia de la contratación* para cumplir con el interés público comprometido y el resultado esperado (art. 3 del decreto 1023/01, prueba n° **220**).

En otras palabras, cuando se administran fondos públicos, se busca que los bienes, servicios u obras que se contraten satisfagan los requisitos de calidad, precio, plazo de ejecución y entrega, y que a la vez se destinen en las mejores condiciones para su uso final.

De allí que, en la esfera de la obra pública, existe un Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas (creado en el **art. 13 de la ley 13.064, prueba n° 222**) cuyas misiones se orientan a mantener la seguridad jurídica en el *proceso de selección* realizado por los organismos comitentes, brindar amplia información sobre los *antecedentes* de las empresas y aplicar las *sanciones* pertinentes frente a los incumplimientos contractuales que podrían producirse (**decretos PEN n° 1724/93 y 1621/99, prueba n° 223 y 224**).

La importancia estratégica de este organismo rector en la órbita de la obra pública quedó evidenciada al momento de la creación de la Subsecretaría de Coordinación de Obra Pública Federal en el año 2005, en donde el *control* del Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas pasó a manos del primo del ex presidente de la Nación, Carlos Santiago KIRCHNER (Decreto PEN n° 907/05, prueba n° 131), siempre –como venimos sosteniendo- dentro del plan sistemático de dotar con funcionarios de confianza cada sector del Estado que tuviera alguna injerencia en la dinámica de los procesos licitatorios de obra pública vial.

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

el monto anual de obra comprometido al momento de la emisión del certificado, lo que determina en definitiva el *saldo* de capacidad de contratación referencial.

El propósito de este organismo público apunta a la centralización de la información esencial en torno a la *obra pública nacional* y a los antecedentes de las empresas que participan en su asignación, y en tal sentido, la exigencia de este certificado en todo proceso licitatorio busca garantizar la eficiencia de la contratación y la posibilidad de realización de la obra vial por parte del constructor que resulte adjudicatario.

En otras palabras, la exigencia de la presentación de un certificado de *capacidad de contratación referencial* que arroje un saldo igual o superior a la *capacidad de contratación exigida* para cada obra, era uno de los mecanismos a través de los cuales la ley y los pliegos de cada una de las obras buscaba asegurar que la empresa que resultase elegida para los trabajos tuviese la capacidad de llevarlos adelante (cfr. art. 26 de las bases y condiciones o pliegos particulares de condiciones de los expedientes analizados).

Ahora bien, del porcentaje de distribución total del presupuesto de obra vial de Santa Cruz (prácticamente el 80% en favor del GRUPO BÁEZ), se deduce claramente que los funcionarios intervinientes de la DNV -aquí imputados- *priorizaron* a Lázaro A. BÁEZ en los procesos de selección, adjudicándole obra pública vial *por encima* de la capacidad de ejecución de las empresas de su grupo económico.

Esto se hizo ignorando las disposiciones vigentes, aceptando que AUSTRAL CONSTRUCCIONES presentase el mismo *certificado de capacidad de contratación anual* en múltiples obras sucesivamente, a pesar de que dicha capacidad resultó agotada luego de la primera o la segunda adjudicación.

Este vicio repetido una y otra vez en numerosos procesos licitatorios se puede comprender a partir del siguiente gráfico, elaborado por este Ministerio Público Fiscal, en función del estudio de los expedientes licitatorios:

Número expte DNV	Fecha adj	Monto de contrato	Plazo (en meses)	Monto de contrato anualizado (capacidad que consume la obra)	Capacidad al ofertar	Saldo de capacidad
13154/2007	ago-06	$ 144.143.794,22	36	$ 48.047.931,41	$ 72.289.316,00	$ 24.241.384,59
11707/2006	ago-06	$ 61.600.648,67	9	$ 82.134.198,23	$ 24.241.384,59	$ -57.892.813,63
13191/2006	sep-06	$ 146.110.804,24	36	$ 48.703.601,41	$ -57.892.813,63	$ -106.596.415,05
16751/2011	oct-06	$ 115.779.177,87	20	$ 69.467.506,72	$ -106.596.415,05	$ -176.063.921,77
2253/2007	dic-06	$ 107.719.737,25	24	$ 53.859.868,63	$ -176.063.921,77	$ -229.923.790,39
6746/2007	dic-06	$ 123.783.022,11	24	$ 61.891.511,06	$ -229.923.790,39	$ -291.815.301,45
6748/2007	dic-06	$ 241.127.142,61	36	$ 80.375.714,20	$ -291.815.301,45	$ -372.191.015,65
1615/2008	ene-07	$ 82.122.005,38	20	$ 49.273.203,23	$ -372.191.015,65	$ -421.464.218,88
5164/2007	feb-07	$ 203.656.370,71	36	$ 67.885.456,90	$ -421.464.218,88	$ -489.349.675,78
9067/2007	feb-07	$ 238.248.064,42	36	$ 79.416.021,47	$ -489.349.675,78	$ -568.765.697,26
1616/2008	mar-07	$ 121.934.469,85	12	$ 121.934.469,85	$ -568.765.697,26	$ -690.700.167,11
7078/2007	mar-07	$ 118.995.444,11	30	$ 47.598.177,64	$ -690.700.167,11	$ -738.298.344,75
8604/2007	mar-07	$ 223.276.678,50	36	$ 74.425.559,50	$ -738.298.344,75	$ -812.723.904,25
8605/2007	mar-07	$ 120.273.458,53	30	$ 48.109.383,41	$ -812.723.904,25	$ -860.833.287,66
10476/2007	mar-07	$ 94.426.370,09	36	$ 31.475.456,70	$ -860.833.287,66	$ -892.308.744,36
12993/2007	mar-07	$ 41.182.576,73	12	$ 41.182.576,73	$ -892.308.744,36	$ -933.491.321,09
1614/2008	abr-07	$ 119.535.438,46	24	$ 59.767.719,23	$ -933.491.321,09	$ -993.259.040,32
12310/2007	abr-07	$ 92.905.872,68	24	$ 46.452.936,34	$ -993.259.040,32	$ -1.039.711.976,66
Totales:		$ 2.396.821.076,43		$ 1.112.001.292,66		

Se profundizará el detalle de cada caso en el capítulo **VI.b.4.D**, pero a modo ilustrativo puede sintetizarse que —tal como se desprende del gráfico que antecede— el certificado expedido el 1 de junio de 2006 por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas, con vencimiento el 30 de junio de 2007 y certificando una *capacidad de contratación anual* disponible de **$72.289.316,** fue usado en dieciocho obras a través de las cuales Lázaro BÁEZ recibió contratación

por **$2.396.821.076,43,** consumiendo así **$1.112.001.292,66** de capacidad anual —monto que surge de anualizar los contratos firmados en esas obras, que son las identificadas en DNV bajo los números 11.707/06, 13.154/07, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6748/07, 6746/07, 1615/08, 5164/07, 9067/07, 1616/08, 12.993/07, 8604/07, 8605/07, 10476/07, 7078/07, 1614/08 y 12.310/07—.

Como se ve, una empresa que sólo podía comprometerse a realizar obras que le insumieran aproximadamente $70 millones anuales fue beneficiada —en menos de ocho meses— con trabajos que implicaban $1.100 millones anuales, es decir, que superaban su capacidad <u>en más de quince veces</u>, lo que implicaba que AUSTRAL CONSTRUCCIONES era incapaz de realizarlas y finalizarlas en tiempo y en forma, tal como efectivamente aconteció.

Esta circunstancia fue relatada directamente por el Inspector de la AGVP, Martín CERGNEUX, quien en su declaración testimonial —pruebas n° **39** y **130—** sostuvo que "*todos los contratos de obra pública se comunican al registro, por la Secretaría de Obras Públicas y cualquier otro organismo que contrate con empresas constructoras. Entonces en razón del volumen de obra que maneja, la calidad de los trabajos que ejecuta, el ritmo —entre otras variables— el registro tiene una forma de calcular la capacidad financiera de contratación y de ejecución de la empresa (...) Te doy un ejemplo: la ruta n° 3 que yo estuve eran 3 tramos: el mío era el tramo 2 (se llamaba Gran bajo San Julián - Aeropuerto Río Gallegos, sección Comandante Piedrabuena, Estancia los Álamos) por aproximadamente $105.000.000 y los otros dos tramos, eran todos por arriba de $70.000.000. Ahora,* ***me pregunto, si la capacidad de AUSTRAL CONSTRUCCIONES según el registro era de poco más de $70.000.000, cómo hacía para contratar por más de $200.000.000***".

Esta estrategia no hubiese podido concretarse eficazmente si no se hubiese infringido otra disposición íntimamente vinculada al asunto: la presentación, al momento de la firma del contrato, del *certificado de capacidad de adjudicación.*

En efecto, dado que el certificado de capacidad de contratación que se acompaña en las ofertas, justamente por emitirse una vez por año, no podía asegurar que esa capacidad no se hubiese consumido al momento de la asignación de la obra, la ley y los pliegos de las obras imputadas obligaban a la contratista a presentar, al momento de la firma del contrato, el *certificado de capacidad de adjudicación*, que a diferencia del anterior se emite cada vez que se solicita, se destina a su presentación en una sola obra y da cuenta del *saldo de capacidad remanente* a la fecha de su emisión.

El **deber de presentar este certificado** al realizarse el contrato se encontraba expresamente indicado en el **art. 8 del pliego general de condiciones** que regía en las obras investigadas, además de que también era instituido por el **decreto reglamentario n° 1724/93**, que dispone cómo funciona el Registro Nacional de Constructores de Obra Pública —prueba n° **223—** y, en su **art. 26°,** señala que el ente licitante deberá exigir la presentación del certificado de adjudicación *antes de la adjudicación misma*.

Sin embargo, y a pesar de la expresa obligación que regía de presentar dicho certificado, cuanto menos, al firmar el contrato, en 41 casos la AGVP eximió de dicho deber a la empresa, agregando una cláusula en la que disponía que la contratista "*se obliga*" a presentar el certificado de adjudicación, en algunos casos fijando un plazo y en otros no.

De esta forma, se logró superar otro de los escollos que la ley establece con el fin de evitar que una empresa sea contratada más allá de su capacidad

real y que, como consecuencia de ello, las obras se atrasen con el consiguiente perjuicio para el Estado. Es decir, una vez más el empresario y los funcionarios públicos intervinientes burlaron la ley con el objetivo de perjudicar los intereses de la sociedad.

Esta anomalía fue detectada y explicada por las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad tras la auditoría que dio inicio a este legajo, el Informe Definitivo n° 3/2016 —prueba n° **133—**, cuyas conclusiones motivaron que el servicio jurídico analizara las licitaciones y revelara a esta fiscalía, mediante nota n° 5425 —prueba n° **70**— la mencionada irregularidad: "*En efecto del análisis y estudio efectuado por esta Dirección de Vialidad surge de manera palmaria y en todos los casos, que la AGVP nunca requirió la presentación del certificado de capacidad para la adjudicación, tampoco verificó tales extremos la DNV, en su condición de órgano que financiara las obras, por cuanto aprobó y legitimó mediante sendas resoluciones los procesos licitatorios llevados adelante en franca violación a expresas disposiciones legales y reglamentarias"* (v. fs. 2852).

Por tal razón, concluyeron "*tanto la Administración General de Vialidad Provincial de Santa Cruz, como la Dirección Nacional de Vialidad, debieron haber advertido sobre tan GROTESCA situación e INADMISIBLE falencia, toda vez que resulta EVIDENTE que la empresa contratada luego de adjudicada la primera obra CARECÍA de capacidad para ejecutar las sucesivas obras a la postre adjudicadas y más grave aún resulta tal conducta, cuando corroboramos que en todos los casos analizados la AGVP omitió cumplimentar el recaudo previsto en el artículo 26 del decreto referido, esto es la exigencia de presentación del CERTIFICADO de CAPACIDAD DE ADJUDICACIÓN*" (fs. 2853).

Esta práctica de otorgar obras por encima de la capacidad de contratación y no requerir el certificado de capacidad de adjudicación que hubiese impedido tal conducta, fue ejecutada por la máxima autoridad de la AGVP **pero fue avalada por cada uno de los funcionarios de la DNV que intervinieron luego en el trámite de homologación de esas obras**, de las cuales, recordemos, prácticamente el 80% de las obras que la DNV ejecutó por convenio con AGVP en Santa Cruz fueron adjudicadas al GRUPO BÁEZ, por lo que la presentación por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES del mismo certificado de capacidad de contratación que se agotó con la primera obra adjudicada en este lapso, resultó ser una maniobra *evidente* y *grotesca*, como fue calificada por la DNV, en su posterior composición.

A pesar de ello, en cada una de estas obras en las que se usó el mismo certificado, el Jefe de Distrito solicitó la homologación de la licitación, **pedido que encontró opinión favorable tanto del Gerente de Obras y Servicios Viales como del Gerente de Administración**, pese a que ambos debían objetar semejante irregularidad, por las competencias funcionales que tenían —v. pruebas n° **452** y **84**—.

Lo mismo cabe decir del Administrador General de Vialidad quien homologó todas las contrataciones pese a que la práctica de no presentar el certificado de adjudicación desnaturalizaba todo el proceso, contravenía la ley de obras públicas nacional y provincial, los pliegos y el propio reglamento del Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas.

Por último, demás está decir que la reiteración de esta conducta en las licitaciones llevadas adelante en la provincia de donde provenían los miembros de la asociación y a donde más dinero destinaban, no solo era conocida por los ex presidentes y por los funcionarios del Ministerio de Planificación, sino que como

vimos era alentada mediante la deliberada falta de control y la provisión indiscriminada de fondos públicos.

Otra estrategia a partir de la cual se logró otorgar a las empresas del GRUPO BÁEZ más obras de las que estaban en condiciones de realizar fue a través de la *constitución simulada* de Uniones Transitorias de Empresas (UTE) que supuestamente se harían cargo de la obra pero que, *en realidad,* estaban destinadas a *aparentar* mayor capacidad de la que se tenía, para que, luego de adjudicada la obra a la UTE, ésta pudiera ceder el contrato a la empresa del GRUPO BÁEZ *preseleccionada* para realizarla.

Para evitar esta clase de maniobras, **la ley nacional n° 13.064** —prueba n° **222**— establece que: "*Presentada una propuesta o hecha la adjudicación en la forma que determine la ley de contabilidad, el proponente o adjudicatario no podrá traspasar los derechos, en todo o en parte, sin consentimiento de la autoridad competente. Este consentimiento podrá acordarse, como excepción, si el que recibiera los derechos ofrece, por lo menos, iguales garantías*" (**art. 19**), y posteriormente precisa: "*Firmado el contrato, el contratista no podrá transferirlo ni cederlo, en todo o en parte, a otra persona o entidad, ni asociarse para su cumplimiento, sin autorización y aprobación de autoridad competente*" (**art. 23**).

Por su parte, **la normativa provincial n° 2743** —prueba n° **219**—, refuerza dicho concepto en términos similares: "*Firmado el contrato, el contratista no podrá transferirlo ni cederlo, en todo o en parte a otra persona o entidad, ni asociarse para su cumplimiento, sin autorización y aprobación de la Administración. La Administración podrá autorizar la transferencia o cesión del contrato siempre que se cumplan los siguientes requisitos: a) Que el cesionario, inscripto en la especialidad correspondiente en el Registro Provincial de Constructores de Obras Públicas, tenga capacidad disponible suficiente. b) Que el*

cedente haya ejecutado no menos del treinta por ciento (30%) del monto del contrato, salvo causa debidamente justificada. c) Que el cesionario sustituya las garantías de cualquier naturaleza que hubiese presentado o se le hubiesen retenido al cedente" (**art. 37**).

En síntesis, tanto el orden nacional como el local disponen como regla que la empresa que resultó elegida por el Estado debe ser la que ejecute la obra y, por tanto, no puede ceder la realización de los trabajos ni subcontratarlos; ambos órdenes sancionan de manera absoluta la cesión de la obra sin autorización de la administración, disponiendo que es causal de rescisión directa (v. art. 50 inc. "d" de ley nacional y art. 72 inc. "f" de ley provincial); y permiten que, *excepcionalmente*, la administración pueda autorizar tal subcontratación, bajo condiciones muy precisas y exigentes que, en líneas generales, tienden a garantizar que la empresa cesionaria tenga, al menos, las mismas características de elegibilidad que la adjudicataria y ofrezca garantías de capacidad y caución suficientes.

Ahora bien, a pesar de la contundencia de las disposiciones citadas, **se ha comprobado que en cinco casos las empresas del GRUPO BÁEZ se presentaron en UTE, asegurando que la participación mayoritaria en la inversión y ganancia de la UTE la realizara la empresa que no era AUSTRAL CONSTRUCCIONES (normalmente GOTTI o SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI), pero una vez iniciados los trabajos la UTE firmaba un *contrato de sublocación de obra* con AUSTRAL CONSTRUCCIONES, a través del cual la UTE le confiaba la realización de los trabajos a dicha empresa.**

Un ejemplo de ello es el caso de las **OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA PROVINCIAL N° 43, TRAMO "*FITZ ROY - PICO TRUNCADO*" -expediente DNV n° 4596/06-** (prueba n° **391**), cuyo presupuesto oficial era de **$75.800.724,69** y la capacidad de contratación anual exigida era de **$37.900.362,34.**

En esa licitación se presentaron tres ofertas: **i)** la empresa DECAVIAL, que cotizó **$87.500.359,52** (con capacidad de contratación anual de **$170.917.207**); **ii)** la firma EQUIMAC, que cotizó **$89.918.576,18** (con capacidad de contratación anual de **$106.370.899**); **iii)** la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI — SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI", que cotizó **$83.805.702,38** (consorcio en el cual se sumaron la capacidad de contratación anual de AUSTRAL, que era de **$3.792.796,** con la de GOTTI, que totalizaba **$489.519.568,** y la de SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI, que sumaba **$67.939.936**).

Como se ve, no sólo la UTE hizo la oferta más baja, sino que además aseguraba una capacidad de contratación anual de **$561.252.300**, es decir, no sólo superior a lo exigido para la obra (37 millones) sino también ampliamente mayor que la capacidad de sus competidoras.

Además, en el contrato de constitución de la UTE se aclaraba que la participación de las empresas en la inversión y en la ganancia era acorde a sus respectivas capacidades: SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI participaba en un 90%, GOTTI en un 7% y AUSTRAL CONSTRUCCIONES tan sólo en un 3%.

Sin embargo, una vez que la obra fue finalmente adjudicada, **el día anterior al inicio de los trabajos y sin mediar autorización de la AGVP,** la UTE firmó con AUSTRAL CONSTRUCCIONES un *contrato de sublocación de obra*, mediante el cual subcontrataba a esta última para que realizara la totalidad de los trabajos (v. contrato de sublocación de obra firmado el 19 de enero de 2006 ante el Esc. Ricardo Leandro ALBORNOZ, obrante en prueba n° **456**).

Así, mediante esta argucia no sólo se cedió el contrato sin que lo autorizara la comitente, sino que se logró que, de las cinco 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, como dijimos, una capacidad de contratación anual de **$3.792.796** y la obra exigía **$37.900.362,34, es decir, excedía diez veces su capacidad.**

Como no podía ser de otra manera, puesto que la obra se confió a una empresa que *no podía ejecutarla*, la misma se atrasó y el gasto en que debió incurrir el Estado se incrementó sensiblemente, llevando el precio de contratación de **83 millones de pesos** a **150 millones**, y pese a ello, al momento de realizarse esta denuncia, los trabajos registraban un grado de avance del **79%** (v. gráfico n° 6, prueba n° **69**).

Esta estrategia de constitución *simulada* de uniones transitorias de empresas destinada a *aparentar* un consorcio que no existía y poder otorgarle la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES fue *esencial*, como se explicó en el acápite VI.b.1, para que la firma insignia de Lázaro Antonio BÁEZ pudiera obtener sus primeras obras y así acaparar desenfrenadamente recursos públicos.

El ejemplo anteriormente descripto exhibe lo que esta parte viene sosteniendo: para que el direccionamiento de obras y caudales públicos a favor de BÁEZ pudiera concretarse tal como había sido diseñado por las más altas autoridades del Poder Ejecutivo Nacional, uno de los pasos necesarios era otorgar a las empresas del GRUPO BÁEZ una cantidad y dimensión de obras holgadamente superiores a las que estas firmas podían ejecutar, *a sabiendas* de ello y con el solo fin de que pudieran certificar anticipos financieros y trabajos parciales que permitieran un flujo de dinero —anticipado, expedito y sin excepciones, como repasaremos en el punto VI.b.4.C— que pudiese convertir a Lázaro Antonio BÁEZ en el empresario vial más beneficiado por la gestión presidencial de Néstor KIRCHNER y Cristina FERNÁNDEZ y permitirle

incrementar su patrimonio personal en un 12127% y el de AUSTRAL CONSTRUCCIONES en un 45313% —tal como se desarrolló en el acápite VI.b.1—.

Esta práctica de beneficiar a las empresas de BÁEZ con más trabajos de los que podían realizar, se verifica en gran parte de las obras investigadas —cuyo detalle abordaremos en el acápite **VI.b.4.D— y habría sido detenida y sancionada por las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad al momento de la homologación o por los funcionarios del Ministerio de Planificación que debían controlar al ente descentralizado, *si todos ellos no hubiesen prestado su acuerdo previo al plan criminal diseñado*.**

El incumplimiento como regla y la reelección del GRUPO BÁEZ en las licitaciones

Como es sabido, por cuestiones de *eficiencia en el resultado* de la contratación y para evitar favorecer a las empresas que en oportunidades anteriores no hubieran cumplido los compromisos asumidos con el Estado, uno de los criterios centrales a la hora de elegir al contratista es la *ausencia de incumplimientos reiterados*.

Por tal razón, el **art. 16 del decreto 1023/01 —prueba n° 220—** establece las bases en materia de *elegibilidad* de las pretensas contratistas del Estado, y en función de ello contempla la desestimación, con causa, de las presentaciones u ofertas de aquellas empresas que exhiban reiterados incumplimientos de sus obligaciones.

La misma disposición se repite, precisamente, en los pliegos de las obras investigadas, en los cuales al abordar las causales de rechazo de la oferta, en todos los casos aclaran que: "*La Administración se reserva el derecho de descalificar las presentaciones que a su criterio no garanticen suficientemente la ejecución en*

tiempo y forma de la obra motivo de la presente licitación. Insuficientes antecedentes en obras similares, ***antecedentes de incumplimiento en plazos contractuales de obras ejecutadas****, deficiente estado patrimonial, equipamiento propio insuficiente u otros aspectos a evaluar podrán decidir el rechazo de la oferta*" (v. final del artículo sobre "documentación a presentar" en cada uno de los pliegos, normalmente identificado bajo el n° 26; el resaltado nos pertenece).

Ahora bien, en las antípodas de las disposiciones legales indicadas, las empresas pertenecientes a Lázaro Antonio BÁEZ, pese al incumplimiento *sistemático* de las condiciones de contratación, de todos modos resultaron *reiteradamente* adjudicatarias de distintas y sucesivas obras viales.

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

Sobre este punto, vale recordar que Martín CERGNEUX —pruebas n° **39** y **130—** destacó que "*cuando la empresa Kank y Costilla era de los anteriores dueños, yo intimaba y la empresa corregía cosas en obra,* ***luego de que pasó al GRUPO BÁEZ, eso cambió****. Pese a que yo reportaba los incumplimientos técnicos de la empresa en obra y le ordenaba que corrigiera, la empresa no lo hacía y sin embargo no se multaba ni sancionaba. Correspondía en caso de que no se cumpla, que no se le pague o que se rehaga el trabajo, según la gravedad. Esto se registraba en los libros de órdenes de servicio en triplicado con los que la inspección se*

comunica con la empresa (una foja tiene la empresa, en la Administración y otra la supervisión). ***Es decir que, luego del cambio de autoridades, ya no era tan fácil hacer cumplir los controles***" –el resaltado nos pertenece-.

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

Esta continua decisión de adjudicar obras a las empresas incumplidoras formaba parte del plan ideado desde el Poder Ejecutivo Nacional y respondía a la matriz de corrupción diseñada a favor de Lázaro BÁEZ que era instrumentada por la máxima autoridad de la AGVP —que conocía el estado de las obras en marcha—, era posibilitada por el dictamen favorable de la Comisión de Estudio y Preadjudicación —que además había intervenido en las anteriores adjudicaciones—, era avalada expresamente por el Jefe del Distrito n° 23 —que también sabía el grado de avance de cada ruta—, era refrendada por el Gerente de Administración, el Gerente de Obras y Servicios Viales y el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control de la DNV —a pesar de los numerosos vicios que se advertían con la lectura del legajo—, era homologada por Nelson PERIOTTI —a sabiendas de que el GRUPO BÁEZ incumplía sistemáticamente— y era permitida, por omisión, por los funcionarios más importantes del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios —Abel Claudio FATALA, Carlos Santiago KIRCHNER, José Francisco LÓPEZ y Julio Miguel DE VIDO—.

Al respecto, resulta clarificador observar el gráfico confeccionado por esta parte —acompañado en el dictamen presentado el 7 de abril de 2017, incorporado a

fs. 5343/498— en el que puede advertirse, a simple vista, la cantidad de obras que se encontraban atrasadas al momento de la decisión de adjudicar nuevas licitaciones, en tanto evidencia la voluntad de los funcionarios de beneficiar al amigo y socio personal de los ex presidentes, a quien en lugar de sancionar por el incumplimiento sistemático de los contratos premiaban año a año con la asignación de nuevas obras públicas viales.

La celeridad como parámetro de favorecimiento en la adjudicación

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

Como es bien conocido, uno de los principios rectores en materia de contratación pública es la *igualdad de tratamiento para interesados y oferentes*, que a la vez de prohibir privilegios, ventajas o prerrogativas especiales para sujetos en particular, se conjuga con la *transparencia* que debe primar en todo proceso de licitación en donde se administran fondos públicos del Estado (art. 3, incisos e y f del decreto n° 1023/01, prueba n° 220).

Sin embargo, el análisis de los distintos casos estudiados, permitió conocer un total desapego a aquellas previsiones normativas, puesto que cuando las empresas de BÁEZ resultaron oferentes en licitaciones abiertas por obra vial en Santa Cruz, los plazos se acotaron *sensiblemente*, en contraposición a los que usualmente y respecto de cualquier otra firma interesada, se manejaban en la administración.

Dicho análisis fue emprendido por la Dirección Nacional de Vialidad —prueba n° **72—**, que tras estudiar los trámites licitatorios en Santa Cruz remarcó la *celeridad* con que se llevaron adelante los procesos de licitación y destacó que entre la fecha de apertura de cada licitación y la fecha de suscripción del contrato de obra

transcurría, en promedio, un total de 29 días; y que desde la firma del acuerdo hasta el inicio de la obra acontecían 9 días en promedio.

De allí que, entre la fecha de apertura de la licitación y el inicio de la obra transcurrían, en valores **promedio 38 días**, cuando en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad, según sostuvo el propio organismo, el término de duración habitual para transitar esa etapa **demoraba aproximadamente 210 días**, **es decir prácticamente cinco veces más que en los casos en los que se presentaban las empresas de Lázaro BÁEZ.**

Lo expuesto fue advertido también por el Inspector de la AGVP, Martín CERGNEUX, quien en su declaración testimonial —pruebas n° **39** y **130**— afirmó que "*Mientras yo era inspector de la obra que realizaba Kank y Costilla en la Ruta Nacional n° 3, sucedió la absorción de la firma por el GRUPO BÁEZ. Después se empezó a notar el* ***trato diferencial de la Administración para con las empresas: los trámites eran mucho más ágiles****, por ejemplo las modificaciones de obra salían más rápido*".

Su testimonio se complementa en los hechos con uno de los tantos ejemplos que corroboran lo afirmado: en el caso de la Ruta Provincial n° 9, adjudicada a la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES, se verificó que el proceso se resolvió en tan solo 35 días después de que se conociera su propuesta, cuya conveniencia, cabe resaltar, fue decidida por la comisión de análisis en la misma jornada en la que fue constituida (v. fs. 8/9 y 196/9 del expediente DNV n° 9067/07, pruebas n° **289** y **345**).

Tal circunstancia, a su vez, resulta demostrativa de un nuevo apartamiento de los principios imperativos, puntualmente, de aquél que establece la necesidad de observar la *razonabilidad del proyecto y eficiencia de la contratación* para cumplir con el interés público comprometido y el resultado esperado, en tanto un análisis que

verdaderamente hubiera abarcado aquéllos parámetros, jamás podría haberse concretado en los exiguos tiempos que aquí se manejaron (**art. 3, inciso "a" del decreto n° 1023/01, prueba n° 220**).

La estrategia a través de la cual se logró acotar excesivamente los plazos entre cada paso del proceso fue mediante el *abuso* de la herramienta con que contaban los presidentes de la AGVP para actuar en nombre del Honorable Directorio.

En efecto, el **art. 15 "h" de la ley orgánica de la AGVP** (n° 1673 de Santa Cruz, prueba n° **227**), preveía la facultad del Presidente del Directorio de "*adoptar las medidas cuya urgencia no admitan dilación, dando cuenta de ellas al Directorio en la primera reunión inmediata posterior*", posibilidad que se expresaba aclarando que el Presidente firmaba "*ad referéndum* del Directorio".

Pues bien, esta modalidad, por cuya redacción se entiende que es un procedimiento *especial* ante situaciones *excepcionales*, fue utilizada *sistemáticamente* por los sucesivos presidentes de la AGVP para decidir en todo el proceso de adjudicación de las obras a las empresas de BÁEZ, 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 consumar la celeridad hacia al empresario amigo.

Es decir que mediante esta estrategia se conseguía *evitar* que interviniera el Directorio, que pese a sesionar dos veces por semana y ser el responsable de decidir las adjudicaciones de las obras, en casi todos los casos en los que el organismo provincial fue comitente, no fue ese cuerpo el que tomó la decisión sino el Presidente de AGVP, que *en nombre* del Directorio condujo todo el proceso, sin

darle la debida intervención, a pesar de que entre cada una de las resoluciones mediaba un tiempo que implicaba varias reuniones de Directorio en medio de ellas.

Para más, el *único* caso en el que el Directorio decidió la suerte de una obra fue paradójicamente cuando Nelson PERIOTTI era el titular de la AGVP y, en mayo de 2003, el Directorio preadjudicó una obra a GOTTI S.A. —v. fs. 112/4 de expte. DNV n° 4268/04, prueba n° **433**—; lo que revela que anteriormente las facultades del Directorio se respetaban y que luego de que se produce el montaje de la estructura de confianza a nivel nacional y la preparación de la maniobra en términos generales, es cuando, a sabiendas de que se infringiría directamente la normativa, se decide *eludir* al Directorio como mecanismo para asegurar la suerte de los procesos.

Esta elusión de las facultades del Directorio de la AGVP por parte de sus sucesivos titulares fue conocida de manera directa por su predecesor en el cargo, Nelson PERIOTTI, cuando éste asumió como titular de la DNV y, pese a advertir que sus sucesores *esquivaban* la intervención del Directorio para decidir la suerte de las licitaciones en tiempos *récord* —maniobra que él mismo no había realizado cuando dirigía la AGVP—, lejos de señalar esas anomalías o abusos o denunciar los convenios, homologó todos y cada uno de los procesos licitatorios viciados; pues justamente ese era el objetivo del plan criminal del que formaba parte.

En definitiva, lo que aquí queda claro y en este punto interesa resaltar es que la velocidad impresa en los trámites en los que el empresario amigo se veía involucrado puso de manifiesto <u>la obvia y deliberada falta de controles</u> por parte de los funcionarios que, de acuerdo al diseño orgánico institucional, tenían esa misión y que, mediante esta estrategia, se aseguraban la rapidez de los procesos y el destino de los fondos públicos millonarios que eran puestos en juego en cada licitación.

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

Esto ha sido reconocido *parcialmente* por la mayoría de los imputados en sus descargos, quienes adujeron, de una manera u otra, que su obligación de control era de carácter *formal* y que no era él, sino *otro* quien debía efectuar el control *real* de los asuntos.

Sin embargo, si partiéramos de esa falacia utilizada por la mayoría de los imputados como argumento de defensa**, lo cierto es *nadie habría tenido a su cargo el control real de las obras viales de Santa Cruz,* lo que es a todas luces un contrasentido y muestra cómo, en verdad, nos encontramos frente a una maniobra por medio de la cual la *excesiva celeridad* de los tiempos de adjudicación a BÁEZ permitió conocer que los diversos funcionarios *no ejercían un control y examen real* sino que *formalizaban* en el expediente su *decisión previa* de otorgar obra pública vial al empresario amigo y socio comercial de la ex familia presidencial.**

<u>La homologación sin control de la legalidad de lo actuado por la AGVP</u>

Otro de los indicadores que permiten sostener la existencia de irregularidades en la etapa de adjudicación de las obras públicas viales en Santa Cruz a favor de las empresas de Lázaro BÁEZ, consistió en una *ausencia deliberada de control* en torno a la actuación de la AGVP en la licitación de las obras viales delegadas por la DNV.

Es que, pese a los notorios beneficios que se vislumbraban en los expedientes licitatorios, las autoridades de la DNV, en vez de controlar la legalidad de la adjudicación y los montos de las contrataciones efectuadas por la agencia provincial, invertían la lógica de la *homologación* y *presumían ab initio* la legalidad de aquellos actos que se sometían a su control, supeditando ello únicamente a que los órganos de control externos hubiesen "intervenido sin objeciones".

Para ello, con fecha 01 de julio de 2004, el Administrador Nacional de Vialidad dictó la Resolución n° 1005/04 a través de la cual dispuso que "*(...) dado el carácter local de las normas respectivas y actos aludidos y en virtud del principio establecido en el Artículo 7° de la Constitución Nacional que dice que 'los actos públicos y procedimientos judiciales de una Provincia gozan de entera fe en las demás', resulta que, tratándose de hechos consumados,* ***es suficiente para verificar la legalidad de lo actuado, la intervención sin objeciones de los ÓRGANOS DE CONTROL externos de la respectiva Provincia***" (lo resaltado nos pertenece).

A su vez, en este mismo sentido y al momento de celebrar los convenios particulares, la DNV y la AGVP acordaban una *necesaria aprobación previa* de los órganos de control externo de la AGVP, en todo lo que se vinculaba con "*la confección de pliegos, llamado a licitación, contratación, inspección, medición, certificación y pago de certificados de las obras*", lo que debía ser remitido al Distrito n° 23 para conocimiento de la DNV.

De esta manera, valiéndose de esa inversión en el razonamiento, cuando el expediente licitatorio conducido por la AGVP de Santa Cruz ingresaba al circuito de la Dirección Nacional de Vialidad para su homologación, el Administrador General Nelson PERIOTTI dictaba la resolución homologatoria, en la que transcribía una *fórmula* por cuya mecánica repetición en todos los casos pretendía dar por cumplido este "único" requisito de los controles externos.

En este sentido, el titular de la DNV expuso en cada una de las homologaciones investigadas: "*respecto de los controles efectuados por Organismos Externos a la Administración General de Vialidad de la provincia de Santa Cruz, cabe consignar que ante una inspección administrativo-contable realizada, producto de haberse detectado falencias administrativas, la misma fue auditada permanentemente por el Tribunal de Cuentas de la Provincia de Santa Cruz, a partir de Mayo de 2002 hasta el 29 de Marzo de 2004, fecha a partir de la cual cesó la aludida auditoría, la cual se efectúa anualmente; y tal se desprende de la Resolución N° 044-T.C.-04 del Tribunal de Cuentas de la Provincia de Santa Cruz 'el desenvolvimiento actual de los circuitos administrativos contables y controles internos vigentes en el Ente se han ido encauzando, poseyendo en la actualidad criterios de razonabilidad y confiabilidad*'; destacándose que previo a esta resolución DNV se había ya agregado al expediente administrativo —vía el distrito o la Gerencia de Obras— una fotocopia de la resolución del Tribunal de Cuentas citada precedentemente.

Lo expuesto permite advertir que a partir del simple hecho de que el Tribunal de Cuentas de Santa Cruz *había auditado* el funcionamiento *en general* de la AGVP entre el año 2002 y el 2004, se dio por cumplida la *aprobación expresa* de *cada uno* de los procesos licitatorios por parte de un organismo de control externo, con el agravante de que esta resolución fue citada no sólo en los años 2002, 2003 y 2004 —simultáneos a la auditoría— sino también durante los años 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014 inclusive.

Como se ve, la "expresa aprobación" era sustituida, espuriamente, por el agregado de una fotocopia de una resolución que, vale decir, ni siquiera incorporaba la auditoría misma sino su aprobación por parte del Tribunal de Cuentas, que no

refería a ninguna obra concreta sino al desempeño de la AGVP en líneas generales y que databa de varios años atrás.

De esta forma, cuando el trámite homologatorio transitaba por el Distrito n° 23 y las gerencias de la DNV, los sucesivos intervinientes propiciaban *la homologación de todo lo actuado,* repitiendo en muchos casos los párrafos antedichos y convirtiendo en letra muerta el artículo de los convenios y de la Resolución DNV n° 1005/04 —prueba n° **262—** que imponía a la AGVP la obligación de requerir la *aprobación expresa* de organismos de control externo en cada licitación, lo que finalmente era homologado por el titular de la DNV, Nelson PERIOTTI.

En consecuencia, dar por cumplido ese requisito de *expresa* aprobación *de cada licitación* mediante la incorporación al expediente de una fotocopia de una resolución del Tribunal de Cuentas, que a su vez aprobaba una auditoría *general* que se había realizado entre 2002 y 2004 —de la cual no se sabían sus alcances, ni su materia, ni si habían analizado la forma en que tramitan las licitaciones, ni ningún otro elemento de su contenido—, todo ello sin que la aprobación fuese *expresa* y ni siquiera *contemporánea,* no es más que un *sofisma* gestado al solo efecto de *no controlar la legalidad* de las licitaciones que Nelson PERIOTTI confiaba a la AGVP, organismo que otrora había conducido.

Es que de otro modo, si la interpretación de la cláusula citada consistiera —como propusieron algunas defensas— en que los actos de AGVP fuesen "auditables" mas no "auditados" y que no haya informes contrarios en vez de que haya aprobación expresa, pues entonces <u>más valdría no haber escrito ni suscripto esa cláusula, ya que su inserción o su ausencia del texto del convenio hubiesen producido idénticos efectos.</u>

De cualquier manera, aún bajo el riesgo de ser reiterativos, es necesario destacar enfáticamente que en ninguno de los procesos licitatorios se cumplió con las pautas emanadas de la Resolución DNV n° 1005/04, ya que esa disposición supeditaba la homologación de lo actuado a la acreditación de la existencia de una aprobación expresa de los organismos de control externos provinciales y esa aprobación no fue obtenida en ninguna de las más de cuarenta licitaciones conducidas por la AGVP.

Este *vaciamiento* de las funciones de control sobre las obras por convenio contrasta directamente con lo manifestado por el auditor Marcelo Guillermo BIANCHI o el Ingeniero Justo Pastor ROMERO, autores del Informe Definitivo n° 3/16, quienes en sus respectivas declaraciones testimoniales —pruebas n° **6, 8** y **12—** aseguraron que siendo la Dirección Nacional de Vialidad la que financiaba las obras, previo a su homologación las diversas instancias y gerencias efectuaban un análisis de lo actuado en sede provincial, evaluando su razonabilidad y sólo luego de la conformidad de todos los actores se avalaba el proceso.

Inclusive, el propio Informe Definitivo n° 57/2013 —pruebas n° **4** y **195—** señaló la pasividad del distrito a la hora de evaluar los proyectos, los expedientes y las modificaciones o ampliaciones de plazo de las obras por convenio, que no emitía opinión ni se expedía sobre la razonabilidad de lo actuado por la agencia provincial, señalándolo justamente como un déficit (v. fs. 212/3, entre otras).

Lo expuesto hasta aquí evidencia la *existencia, instauración* y *sostenimiento* de una *matriz general* en la etapa de adjudicación cuya finalidad era asignar la mayor cantidad de obra pública vial y al mayor precio posible al amigo y socio personal de los ex presidentes, quienes desde el *lado público* dirigieron y garantizaron a través de la estructura burocrática del Estado el éxito y la permanencia de la maniobra de corrupción a lo largo del tiempo.

VI.b.4.B. <u>De las irregularidades en la ejecución</u>

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

Esta fase de la maniobra fue esencial para que se produjera el perjuicio patrimonial para el Estado, en tanto la disminución deliberada de los controles permitió que se continuara pagando -por años- obras que debían haberse finalizado tiempo atrás, sin importar los evidentes atrasos en los que incurrían las firmas del GRUPO BÁEZ.

En otras palabras, los funcionarios públicos que intervinieron en la maniobra descripta, permitieron por acción u omisión que se realizaran erogaciones millonarias de fondos públicos con el fin de solventar obras que, como vimos, las empresas de Lázaro BÁEZ no tenían la capacidad para realizar en los plazos de contratación establecidos.

Para explicar e ilustrar esta arista de la maniobra, abordaremos la falta de control en la que incurrieron los funcionarios públicos a través de la ejemplificación de alguno de los casos imputados, y luego de ello, analizaremos dos factores que repercutieron negativamente en la finalización y entrega de las obras en el plazo estipulado contractualmente.

Tal como fue explicado, a raíz de la delegación de funciones derivadas de los convenios suscriptos entre las autoridades nacionales y provinciales, la AGVP de Santa Cruz, además de encargarse de la etapa de adjudicación, era la responsable de la *inspección* de las obras viales; mientras que la DNV tenía la obligación de *supervisar* los trabajos financiados —a través del Jefe del Distrito n° 23 “Santa

Cruz”—, con el propósito de verificar la efectiva inversión de los montos desembolsados.

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

Sobre el punto, vale aclarar que las dos únicas obras finalizadas a tiempo por el GRUPO BÁEZ no obedecieron a la construcción, pavimentación o mantenimiento de una calzada vial, sino que, muy por el contrario, se trataron de *labores secundarias* y *accesorias* identificadas como “*remediación de canteras*”, cuyo objetivo, conforme lo explicó el Ing. CERGNEUX —pruebas n° **39** y **130—**, es de corte netamente medioambiental y consiste en suavizar los bordes de las depresiones que se forman a partir de la extracción de material para la elaboración de pavimento.

Pero a su vez, además del incumplimiento de los plazos de contratación, también se ha podido acreditar que pese a haberse ejecutado más del 100% del presupuesto inicial contemplado contractualmente —7.992 millones de pesos—, a la fecha de la denuncia que diera origen a esta investigación, el Estado Nacional desembolsó la suma de 9.000 millones de pesos y, sin embargo, sólo la mitad de las obras contratadas al GRUPO BÁEZ se encuentran finalizadas —v. prueba n° 89—.

Corrobora lo expuesto el testimonio del Inspector de la AGVP, Ing. Martín CERGNEUX —pruebas n° **39** y **130—**, quien sostuvo que la ausencia de controles a

las empresas de Lázaro BÁEZ obedecía a que: "*tenían tal nivel de afinidad con la Administración,* [que] *podían extenderse en los plazos (...) eran tantas las obras que se le asignaban al Grupo que era inviable que pudieran cumplir con todas, por eso el retraso en su mayoría*".

El análisis de los casos imputados —los que serán abordados en el acápite **VI.b.4.D**— resulta elocuente e ilustra el incumplimiento del empresario y la falta de control de las autoridades viales, por lo que reseñaremos aquí solo algunos de las decenas de ejemplos existentes.

En primer lugar, se resalta el caso de las OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: "*28 DE NOVIEMBRE — ROSPENTEK*" (expte. DNV n° 11.379/07, prueba n° **399**), adjudicada a la UTE "SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI — AUSTRAL CONSTRUCCIONES", en donde una obra iniciada en enero de 2006 y que preveía un plazo inicial de entrega de 1 año y medio, al momento del informe de auditoría de principios de 2016 llevaba 10 años y aún no había sido terminada (**nivel de avance: 72%**) —v. gráfico n° 6, prueba n° **69—**.

A su vez, se destaca el caso de la AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*KM 1867 — KM 1908.6*" (expte. DNV n° 16.957/08, prueba n° **429**), adjudicada a la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES, en la que la realización de una autopista comenzada en julio de 2008 y que estipulaba originariamente un plazo de entrega de 3 años, al momento de la auditoría llevaba prácticamente 8 años de su comienzo y presentaba únicamente un **avance del 24%** —v. gráfico n° 6, prueba n° **69—**.

Así también, puede mencionarse el caso de la AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*AV. CIRCUNVALACIÓN CALETA OLIVIA*" (expte. DNV n° 13.191/06, prueba n° **430**), también adjudicada a la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES, en donde una obra empezada en septiembre de 2006 y que

contemplaba un plazo de entrega de 3 años, y, a 10 años del inicio, poseía un **avance de tan solo el 32%** —v. gráfico n° 6, prueba n° **69—**.

Lo expuesto hasta aquí demuestra que unos como encargados de la adjudicación y de la marcha de aquéllas —funcionarios provinciales— y otros como responsables de la supervisión sobre las obras financiadas con fondos nacionales invertidos en materia vial —funcionarios de la DNV—, lejos de garantizar que la obra pública estuviera finalizada según lo contratado y que su entrega fuera realizada en tiempo y forma, incumplieron sistemáticamente su *rol* en las tareas de *control* que poseían en función de sus cargos.

En el caso de los funcionarios provinciales, además de la elaboración del proyecto y licitación, adjudicación y contratación, la carta orgánica de la AGVP pone en cabeza del Presidente del Directorio la obligación de disponer las inspecciones técnicas para controlar las inversiones, mientras que el Ingeniero Jefe —responsable de la marcha del área técnica— debe controlar, por medio de las direcciones inferiores a su cargo, los trabajos que se efectúen directa o indirectamente bajo su contralor (**art. 15, inc. "ll", y art. 18, inc. "d", de la ley n° 1673 de Santa Cruz, prueba n° 227**).

Por su parte, en la órbita nacional, **la Dirección Nacional de Vialidad debía supervisar los trabajos informándose *directamente* sobre la ejecución de las obras realizadas en territorio provincial con fondos nacionales —a través de los funcionarios apostados en el Distrito n° 23 de Santa Cruz—, como así también supervisando la realización de cada una de las obras desde la sede central, a través de las competencias asignadas a cada una de las gerencias —Administración, Obras y Servicios Viales y Planeamiento, Investigación y Control—** (**arts. 36 y 38 del decreto n° 505/58, prueba n° 175**).

En estas condiciones, cobran vital importancia las conclusiones a las que arribó la Presidencia de la AGN en el informe emitido en octubre de 2014 —prueba n° **35** y **327—** sobre la falta de realización de obras viales en comparación con los fondos públicos invertidos en la DNV, al sostenerse que "***se verifica allí que más de 60% de las metas no se alcanzan o no son ejecutadas, a pesar de que los recursos asignados se gastan en su totalidad.*** *Entre 2003 y 2012, el porcentaje de metas no alcanzadas y no ejecutadas supera el 60%, con un valor máximo en 2008 equivalente al 76,2%. Del análisis de la ejecución físico-financiera del caso específico de la meta "Mejoramiento y reconstrucción de puentes" (Programa 22, subprograma 6, de la Dirección Nacional de Vialidad) surge que su ejecución financiera durante el período 2004-2012 fue total (100%), mientras que el porcentaje de ejecución física fue inferior al 50% en la mayoría de los años, existiendo períodos en que no hubo ejecución física*. ***En palabras simples, en cada año se ejecutó casi la totalidad del crédito asignado, pero sólo se cumplió con un porcentaje muy variable de las metas físicas. En particular se destacan los años 2005, 2006 y 2007, en los que se utilizó el dinero otorgado, pero no se cumplió nada de lo previsto***. *La imposibilidad de evaluar el cumplimiento de metas y objetivos ha llevado a la AGN a emitir dictámenes adversos en este acápite en los diez años analizados en este informe*".

Ahora bien, en el Distrito n° 23 existía un área específicamente destinada a la supervisión de las obras viales en Santa Cruz, la División Obras, la que dependía directamente del Jefe de Distrito y que inclusive en algunos períodos estuvo a cargo del propio jefe del distrito —v. prueba n° **84—**.

Por otra parte, en el ámbito *central* de la DNV, la Gerencia de Obras y Servicios Viales era la responsable de controlar y fiscalizar el avance de las obras y su proceso constructivo, función que ejercía, entre otras formas, a través de la

facultad de suscribir los certificados mensuales de avance de obra, avalando la marcha de los trabajos o rechazándola en caso de incumplimiento por parte de la empresa.

También debía ejercer el control de avance de la obra —aunque sea en términos financieros— el Gerente de Administración, que tenía a su cargo firmar cada uno de los certificados dándole su aval, en la medida en que la liquidación y el pago propuesto a la contratista fuese adecuado a la normativa.

Finalmente, debe destacarse el papel del Gerente de Planeamiento, Investigación y Control que, a través de la División Convenios con Provincias, debía efectuar un seguimiento de cada una de esas obras delegadas por convenio a las agencias provinciales y corroborar su efectivo cumplimiento, pudiendo incluso sugerir al Administrador General la denuncia del convenio, si fuese considerado como inapropiado para los fines buscados por la DNV.

En definitiva, más allá de que el comitente de la obra fuera la AGVP de Santa Cruz, los Gerentes de la Dirección Nacional de Vialidad debían *verificar* el avance de la obra, su ajuste al convenio, su evolución financiera y el grado de cumplimiento de la contratista de sus obligaciones; todo lo cual, como se ha visto, no ocurrió en ninguna de las obras adjudicadas a Lázaro BÁEZ en Santa Cruz y delegadas en AGVP de dicha provincia.

La misma pasividad y ausencia total de control sobre la marcha de los trabajos se ha logrado demostrar en las obras que no fueron delegadas a la AGVP de Santa Cruz, sino que la licitación e inspección estuvo directamente a cargo de la DNV, en las que de igual modo se extendieron inexcusablemente los plazos y se multiplicaron abusivamente los costos, tal como podrá advertirse al ocuparnos de cada uno de esos casos —v. detalle de exptes. DNV n° 9663/04, 3866/09 y 10.633/14 en el acápite VI.b.4.D—.

A modo de ejemplo, adviértase que en el caso de las OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: "*LAGO CARDIEL — TRES LAGOS*", SECCIÓN I Y II (expte. DNV n° 3866/09, prueba n° **447**), la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES, **ante la total pasividad de la supervisión directa a cargo de la DNV**, **elevó el plazo original de 44 meses a 80 meses** y el costo de la obra aumentó de **$254.668.521,16** a **$800.782.691,07** (**+214,44%**); pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 32%** (v. gráfico n° 6, prueba n° **69**).

Las falencias en el control de las obras viales de Santa Cruz fueron detectadas en el marco de la auditoría realizada sobre el Distrito n° 23 identificada como Informe Definitivo n° 3/2016 —prueba n° **133—**, en donde se advirtió que la DNV no contaba con recursos suficientes para el control, en tanto "*tiene solamente tres (3) supervisores (una (1) Jefe de Supervisión y dos (2) Supervisores) siendo necesario dotarlo de profesionales y técnicos* [y también] *carece de campamentos viales, hecho relevante atento a la gran extensión de la red vial nacional en esta provincia*".

En definitiva, para que el plan criminal diseñado y puesto en marcha por los ex presidentes de la nación pudiera ejecutarse y perpetuarse en el tiempo durante más de doce años, un eslabón imprescindible consistía en que, **luego de que los contratos fueran adjudicados a las empresas del *empresario amigo y socio comercial,* los funcionarios viales provinciales y nacionales encargados del *control* de la marcha de las obras *miraran al costado* y permitieran, así, que las obras se atrasaran, los costos se incrementaran y las empresas continuaran indefinidamente como contratistas del Estado Nacional, que así les aseguraba ingentes ingresos mensuales.**

Así las cosas, a continuación abordaremos dos aspectos esenciales referidos al modo en que se ejecutaron las obras viales que evidencian, por un lado, el accionar *irregular* y *malicioso* del GRUPO BÁEZ y, por el otro, la *ausencia total de controles* por parte de los funcionarios viales, los que, por su relevancia y especificidad en los dañosos resultados producidos, se tratarán separadamente.

La designación de un único representante técnico para todas las obras

Un claro ejemplo de la ausencia de control y el consecuente y -buscado por cierto- atraso en las obras analizadas, lo constituye la designación de José Carlos PISTÁN como representante técnico de numerosas obras viales, simultáneas y distantes entre sí, según veremos a continuación.

De acuerdo a lo que surge de la lectura de los expedientes de las obras viales adjudicadas al GRUPO BÁEZ, los pliegos de condiciones exigían a la constructora la designación de un representante técnico de la empresa que debía estar permanentemente en la obra vial (v. art. 17 o 42, según sea anterior o posterior a la sanción de la ley de obras públicas de Santa Cruz).

Ello es así porque este profesional es quien representa al contratista en todos los actos administrativos que se produzcan ante la AGVP vinculados a la marcha de la obra, tales como notas de pedido, órdenes de servicio y certificados; a la vez que es quien entiende junto con la Administración en la inspección de la obra vial.

El propósito buscado por la normativa vial es claro e indudablemente está orientado a centralizar la responsabilidad por los trabajos que se realizan día a día en una persona, que será la encargada por la calidad de lo que se construya así como también por el avance de la obra de acuerdo al plan de trabajos y a la curva de inversiones contractualmente diseñada.

Justamente, por la importancia que reviste el representante técnico en la obra, la normativa prevé y sanciona "*toda ausencia del representante técnico en la obra, que no obedezca a razones justificadas,* [lo que] *dará motivo a la aplicación de una penalidad de diez (10) módulos por cada día de inasistencia*" (art. citado, del pliego de condiciones, lo resaltado es agregado).

Idénticas disposiciones se repiten en las cláusulas de los contratos de obra pública firmados entre las empresas de BÁEZ y la AGVP, en las que se dispone: "*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"* (cláusula 10° en la mayoría de los casos).

Ahora bien, el análisis emprendido por las nuevas autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad —sobre este punto, v. prueba n° **331—** reveló que en la maniobra investigada, con la complicidad de los funcionarios nacionales y provinciales, la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES designó a **un mismo profesional técnico**, el ingeniero José Carlos PISTÁN, para que se encargara de la marcha de **al menos treinta y cuatro (34) obras viales que se desarrollaban simultáneamente a lo largo y ancho de toda la provincia de Santa Cruz.**

Lógicamente, esta persona de carne y hueso -responsable de la marcha de 34 trabajos en simultáneo- no pudo estar en la totalidad de las obras viales al mismo tiempo y por ende se ausentó en forma permanente de varias de ellas; por ello, lógico es también que el avance de aquéllas naturalmente se hubiere atrasado, a raíz de lo cual los plazos de finalización originales de las obras debieron indefectiblemente extenderse en el tiempo.

Es decir que, 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, sin que las autoridades encargadas del control impidieran el desenvolvimiento de esta situación ostensiblemente irregular[46].

En efecto, las distancias entre las obras involucradas, impedían que PISTÁN pudiera concurrir diariamente y satisfacer las obligaciones de la totalidad de las obras, las que demandan la preparación de los planes de trabajo, la conducción de la marcha de las obras, la confección de la documentación técnica necesaria, la coordinación con los distintos proveedores y con la inspección de la autoridad de contralor, entre tantas otras.

Y esta situación, no sólo se toleró intencionalmente en la etapa de *adjudicación*, sino que al momento de la realización de las inspecciones también existió al menos un relajamiento doloso de los *controles* acerca de la asistencia del representante técnico y fundamentalmente del avance de las obras, lo que indudablemente repercutió en forma evidente en la modificación de las fechas de finalización.

Lo expuesto hasta aquí demuestra que, con la connivencia de las autoridades de la AGVP y de la DNV encargadas del control, se permitió esta grave irregularidad de parte de la empresa, incumpliendo dolosamente y en forma ostensible el espíritu y la finalidad de la norma que busca eficiencia y eficacia en el desarrollo y resultado de las obras, lo que derivó en que casi la totalidad de las obras se retrasaran y le terminaran costando prácticamente el doble a las arcas del Estado.

[46] 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.

La utilización de la misma planilla de equipos para múltiples y simultáneas obras viales

De acuerdo a lo que surge de la lectura de los expedientes administrativos, el art. 92 del pliego de bases y condiciones para los procesos de licitación cuestionados regula todo lo relativo a los equipos y maquinaria a utilizar en las obras y su supervisión por parte de las autoridades de los organismos viales.

Sobre el punto, se estipula allí que la contratista debe presentar la planilla con los equipos a utilizar en la obra, indicar el lugar en que se encuentra la maquinaria, hacer todos los arreglos y transportar el equipo y demás elementos necesarios al lugar de trabajo con la suficiente antelación al comienzo de cualquier operación a fin de asegurar la finalización de los trabajos dentro de los plazos estipulados.

Precisamente por ello, se aclara puntualmente en el articulado de referencia que "*en el estudio de las propuestas, la AGVP tendrá especial cuidado en analizar las ofertas atendiendo a los equipos que la contratista dispondrá para el cumplimiento de la obra* ***dentro del plazo previsto***" (subrayado incluso en el mismo pliego).

En sintonía con lo analizado en el acápite anterior, además del representante técnico de la empresa, los equipos y la maquinaria vial necesaria para la realización del proyecto son un elemento esencial para el desarrollo de la obra y para su finalización en el plazo estipulado contractualmente, en tanto de la disponibilidad y uso de ellos depende naturalmente el avance o no de la construcción.

Ahora bien, tal como se desprende de la presentación formulada por las nuevas autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad —sobre este aspecto, v. prueba n° **331—**, con la connivencia de los funcionarios nacionales y provinciales

en materia vial, la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES presentó **las mismas planillas de equipos para la realización de múltiples y simultáneas obras viales en la provincia de Santa Cruz.** Veamos algunos ejemplos que corroborarán lo afirmado.

En primer lugar, se ha podido demostrar que la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES presentó **una misma planilla para la realización de cinco (5) obras simultáneas** por restauración y remediación de canteras en las rutas nacionales n° 3, n° 281 y n° 288 de la provincia de Santa Cruz (expedientes DNV n° 11.707/06, 16.751/11, 1615/08, 1616/08 y 1614/08).

Es decir que, tras su presentación en el expediente n° 11.707/06 y la iniciación de la obra el 10 de septiembre de 2006, la misma maquinaria se propuso nuevamente en los meses de octubre de 2006 y enero, marzo y abril de 2007 para la realización de otras cuatro (4) obras que también resultarían adjudicadas a esa empresa, **pese a que ni siquiera se había finalizado con la primera donde estaba involucrada esa maquinaria, lo cual aconteció recién en junio de 2007** (identificado con el color verde en la planilla de la DNV identificada como prueba n° **331**).

En segundo término, se ha logrado acreditar que la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES presentó **una misma planilla para la realización de otras cinco (5) obras simultáneas** por repavimentación de calzada existente, construcción de obras básicas y pavimento, y estudio, proyecto y construcción en las rutas nacionales n° 3 y n° 40 (expedientes DNV n° 2253/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07 y 12.310/07).

Sobre este asunto, tras su presentación en el expediente n° 2253/07 y la iniciación de la obra el 6 de enero de 2007, la misma maquinaria se propuso nuevamente en los meses de enero, marzo y abril de 2007 para la construcción de

otras cuatro (4) obras que también resultarían asignadas a esa empresa, a pesar de que **ni siquiera se había concluido con la primera donde se encontraba afectada esa maquinaria, la que se concluyó luego de prácticamente 7 años (diciembre de 2013) cuando se preveía un plazo inicial de 2 años** (identificado con el color rojo en la planilla de la DNV identificada como prueba n° **331**).

En tercer lugar, se ha podido comprobar que la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES presentó **una misma planilla para la realización de otras cinco (5) obras simultáneas** por estudio, proyecto y construcción de obras básicas y enripiado en las rutas provinciales n° 12, n° 25, n° 9, n° 2 y n° 39 (expedientes DNV n° 6746/07, 6748/07, 9067/07, 10.476/07 y 8604/07).

Al respecto, tras su presentación en el expediente n° 6746/07 en noviembre de 2006 y la iniciación de la obra, la misma maquinaria se propuso nuevamente en los meses de diciembre de 2006 y enero y marzo de 2007 para la realización de otras cuatro (4) obras que también resultarían adjudicadas a esa empresa, cuando **ni siquiera se había finalizado con la primera donde se encontraba afectada esa maquinaria, lo que aconteció recién luego de 6 años (febrero de 2013) cuando se preveía un plazo inicial de 2 años** (identificado con el color azul en la planilla de la DNV identificada como prueba n° **331**).

Sobre este punto destacó la DNV que los trabajos de la Ruta Provincial n° 9 se iniciaron con la planilla de equipos el 6 de marzo de 2007, y pese a ello **al día siguiente —7 de marzo de 2007— esa misma maquinaria fue propuesta por la empresa en la apertura de sobres de la licitación para la realización de la Ruta Provincial n° 2.**

Por tal razón, dicha situación resulta contradictoria en tanto "*si los equipos fueron dispuestos para la ejecución de la ruta n° 9, que une las localidades Luis Piedra Buena con Río Bote, nunca pudieron estar en Río*

***Gallegos al momento de concretarse la oferta referida a la ruta n° 2, a más de 231 km de distancia*”, y mucho menos certificar trabajos ejecutados en ambas obras durante los mismos períodos temporales** (v. certificado n° 4 de RP 9 y n° 3 de RP 2 del mes de junio de 2007; certificado n° 5 de RP 9 y n° 4 de RP 2 del mes de julio de 2007; y certificado n° 6 de RP 9 y n° 5 de RP 2 del mes de agosto de 2007; todo ello según informe identificado como prueba n° **331**).

Pero a su vez, en ambas obras, la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES emitió el certificado n° 1 por el 100% del rubro movilización de obra (a 22 días del inicio en la RP 9 y a sólo 3 días del comienzo en la RP 2), lo que demuestra, en palabras de las nuevas autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad —v. prueba n° 331— que *“la empresa contratista previo al cobro del certificado (…) debió acreditar en la misma la existencia de la totalidad de los equipos necesarios para su ejecución y haber dispuesto todas las instalaciones y personal para tales fines (armado de obrador y campamento, etc.) (…)* [Sin embargo] *conforme surge de la certificación efectuada tales tareas de importante magnitud habrían sido dispuestas en el exiguo plazo de 22 y 3 días respectivamente, contados a partir de la fecha declarada para el inicio de las obras a ejecutarse en las rutas 9 y 2*”.

Para concretar esta estrategia, fue necesario que en la gran mayoría de los casos la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES *no precisara* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicaban “*fecha de incorporación: según plan de trabajos*”; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia se hacía al momento en que se sumaría cada equipo.

Además, fue necesario que la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fuera completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, que informaba a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas y la agencia vial, *pasivamente*, aceptaba dicha calificación, sin efectuar la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez es sumamente importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta.

Inclusive, se comprobó que en varios casos —v. por ej., exptes. DNV n° 13.029/10 y 10.563/11— las empresas de BÁEZ ni siquiera acompañaban un *listado de equipos a afectar a la obra*, como pedían los pliegos, sino simplemente un *listado de equipos a disposición de la empresa*, sin precisar cuáles pensaba afectar a la obra ni en qué momento se incorporarían.

En conclusión, no solamente se avaló en la etapa de *adjudicación* que una misma maquinaria se encontrase afectada simultáneamente a múltiples obras viales complejas y de gran magnitud, que no se precisase el momento en que se incorporarían a los trabajos y que se evadiera la calificación por parte de la inspección del estado en el que se encontraban, sino que al momento de la realización de la obra <u>tampoco existieron verdaderos controles sobre la disponibilidad o no de los equipos en las obras</u>, lo que, como podemos comprobar, incidió negativamente en su fecha de finalización.

Lo evidenciado hasta aquí demuestra cómo **la complicidad y colaboración de las autoridades de la DNV** que consintieron estas graves irregularidades por parte de las empresas del grupo BÁEZ, vulnerando de manera evidente el espíritu y la finalidad de la norma que busca eficiencia y eficacia en el desarrollo y resultado de las obras-, **contribuyó, e incrementó incluso, el perjuicio**

económico generado al erario público, pues en definitiva, prácticamente la totalidad de los plazos de culminación de las obras asumidas, se retrasaron indefinidamente –recordemos que sólo dos (2) fueron finalizadas en el plazo previsto y de ellas, sólo una (1) por el valor suscripto en el contrato-, lo que implicó consecuentemente costos altísimos para las arcas del Estado.

VI.b.4.C. <u>De las irregularidades en el pago</u>

Además del favorecimiento en la fase de adjudicación y ejecución, también se verificaron *privilegios exclusivos* en el *pago* de las obras viales, en donde los funcionarios viales instauraron y sostuvieron una *organización financiera funcional* a Lázaro BÁEZ, con el propósito de beneficiar espuriamente a las empresas del grupo al momento del *cobro* de los certificados de pago.

Dentro de este esquema ideado para defraudar al Estado, los funcionarios involucrados instauraron un mecanismo de pago anticipado exclusivo para Lázaro BÁEZ, garantizaron cobros a la medida de las necesidades del "empresario amigo", abonaron en menor tiempo los certificados de pago del nombrado y se aseguraron de que, al finalizar el segundo mandato de la ex presidente Cristina FERNANDEZ, fuera el único contratista al que no se le debiera un solo centavo.

Así, para una mayor claridad en la exposición, habremos de desgranar y analizar separadamente cada una de las premisas esbozadas, lo que permitirá demostrar fundadamente que desde el Estado existió un *esquema financiero irregular* y *funcional* puesto a disposición del socio y amigo personal de los ex presidentes que permitió a las personas acusadas apropiarse de fondos públicos a costa de las arcas del Tesoro Nacional.

La creación de un canal preferente y exclusivo de pago

Uno de los mecanismos más evidentes que demuestra el *trato preferencial* que poseía el empresario Lázaro A. BÁEZ por encima de las restantes constructoras consistió en la creación de una *herramienta de excepción* en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad que fue puesta únicamente a disposición de las empresas de Lázaro BÁEZ a través de la cual el amigo y socio de los ex presidentes podría *cobrar* certificados de obra *con antelación* al vencimiento establecido contractualmente.

Para enmascarar este privilegio, con fecha **19 de mayo de 2010**, el Ing. Nelson Guillermo PERIOTTI dictó la **resolución n° 899/10** —prueba n° **146—** que instauraba *a priori* un sistema de "pronto pago" de carácter *general* para que en los casos en donde las empresas padecieran *situaciones excepcionales*, por ejemplo de fuerza mayor, se pudiera *agilizar* y *anticipar* el pago de certificados de obra.

La modalidad estipulada para la instrumentación de la *ayuda* fue la elaboración de un modelo de convenio que debía formalizarse entre la empresa solicitante y la Dirección Nacional de Vialidad, cuya suscripción se delegó en la **Gerencia de Administración a cargo del aquí imputado, Sergio PASSACANTANDO**, ex empleado de la firma INVERNES —firma del GRUPO BÁEZ— (v. informe remitido por la AFIP —prueba n° **41**—).

Esta última circunstancia no debe pasar desapercibida en tanto la delegación de la suscripción de estos convenios en un órgano inferior formó parte de una estrategia ideada y ejecutada por el Ing. PERIOTTI que, al igual que se facultó la adjudicación de "*obras por convenio*" a la AGVP de Santa Cruz, buscaba diluir su responsabilidad como Director Nacional de Vialidad en distintos órganos inferiores, los que, desde sus aportes individuales, contribuían al plan delictivo común.

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

Por un lado, la *exclusividad* en el destinatario de la asistencia financiera quedó demostrada a través del testimonio brindado por el personal administrativo de las áreas contables que intervenían en la Dirección Nacional de Vialidad: Héctor Francisco LÓPEZ, Silvana Paula MAIORANA y Claudia BELLOFATTO —v. pruebas n° 8, 10, 14, 52, 221, 228 y 229— quienes reconocieron que Lázaro A. BÁEZ era el *único* contratista que gozaba de este privilegio y que esta herramienta no se otorgaba a las restantes constructoras de las provincias.

Asimismo, los referidos testimonios fueron respaldados por el informe de la Cámara Argentina de la Construcción —prueba n° **230—** a través del cual se indicó que **ni la resolución n° 899/10 ni el expediente n° 6807/10 (que dio origen a esa resolución) fueron notificadas ni comunicadas por ningún medio a esa cámara**; y que de una encuesta realizada entre las empresas líderes del sector vial surge que ninguna de ellas fue notificada de la resolución mencionada y de la existencia del sistema de pagos anticipados.

Por otra parte, la ***discrecionalidad*** en el otorgamiento de este beneficio también quedó verificada al observarse la <u>inexistencia</u> de situaciones excepcionales que evidenciaran tanto la necesidad de una asistencia financiera como la utilización de un mecanismo *extraordinario* para anticipar el pago de certificados de obra en favor de Lázaro BÁEZ.

En efecto, se observa claramente de la lectura de los convenios aportados por la DNV —v. prueba n° 231— que todas las empresas del

GRUPO BÁEZ eran destinatarias de adelantos millonarios —incluso en obras que hoy en día no están terminadas y llevan más de 8 años de atraso— y que la justificación del otorgamiento excepcional <u>no se encontraba acreditada ni documentada</u> por la Administración, incluso ni siquiera era alegada por la constructora en su solicitud.

Es decir, como sostuvo el integrante de la Comisión Permanente de Verificación de Deuda Corriente de la DNV, Héctor F. LÓPEZ —prueba n° **228—**, se trataba de un mecanismo "*de excepción porque se procedía con esas empresas solas, las del GRUPO BÁEZ*" y que para el pago anticipado a Lázaro BÁEZ no se invocaba "*<u>ninguna causal</u>, nada más (...) el convenio y que por disposición de la superioridad se determinaba el pago*". <u>Veamos algunos ejemplos que ilustran esta situación</u>.

Surge de los convenios de pago anticipado aportados por la DNV —v. fs. 71/2 y 83/4, prueba n° **231—** que la firma AUSTRAL CONSTRUCCIONES fue beneficiada el día 21 de mayo de 2014 en el pago adelantado del certificado n° 92 correspondiente a la construcción de las OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO DE LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*AV. CIRCUNVALACIÓN CALETA OLIVIA*" (expte. DNV n° 13.191/06, prueba n° **430**) y el día 21 de enero de 2015 en la remuneración anticipada del certificado n° 63 relativo a la construcción de las OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO DE LA RUTA NACIONAL 40 TRAMO: "*LAGO CARDIEL [EMPALME RN 40 NUEVO TRAZADO] — TRES LAGOS*"; SECCIÓN I Y II (expte. DNV n° 3866/09, prueba n° **447**).

A su vez, se desprende de la lectura de tales convenios que la empresa KANK Y COSTILLA —v. fs. 73/4 y 77/8, prueba n° **231—** fue privilegiada sin un motivo extraordinario el día 13 de noviembre de 2014 en el pago adelantado del certificado n° 34 relativo a las OBRAS DE REPAVIMENTACIÓN DE LA RUTA

NACIONAL N° 288, TRAMO: "*PUERTO DE SANTA CRUZ — EMPALME RN3, MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD A PUERTO DE SANTA CRUZ*" (expte. DNV n° 18.573/11, prueba n° **400**), al igual que la sociedad LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES que se le abonó anticipadamente el 1 de diciembre de 2014 el certificado n° 24 referido a las OBRAS DE ILUMINACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: "*RÍO GALLEGOS — GÜER AIKE — ETAPA 1*" (expte. DNV n° 18.561/11, prueba n° **402**).

Del mismo modo, los convenios de pago anticipado —fs. 79/82, prueba n° **231**— exhiben que las Uniones Transitorias de Empresas entre las firmas de Lázaro A. BÁEZ también fueron beneficiadas a través de esta herramienta especial: la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI" con fecha 5 de agosto de 2013 en el pronto pago del certificado n° 90 correspondiente a las OBRAS DE REPAVIMENTACIÓN DE LA RUTA NACIONAL N° 40, TRAMO: "*28 DE NOVIEMBRE — ROSPENTEK*" (expte. DNV n° 11.379/07, prueba n° **399**); y la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI" con fecha 7 de julio de 2010 en el pago adelantado del certificado n° 54 de las OBRAS DE REPAVIMENTACIÓN SOBRE LA RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*GRAN BAJO JULIÁN — AEROPUERTO RÍO GALLEGOS*", SECCIÓN III: "*ESTANCIA LOS ÁLAMOS — AEROPUERTO RÍO GALLEGOS*" (expte. DNV n° 3160/06, prueba n° **408**).

Este fue el mecanismo utilizado por la DNV para poder canalizar el pago anticipado únicamente a favor de las empresas del GRUPO BÁEZ en las obras investigadas, en las cuales en ningún caso debieron probar esas razones de fuerza mayor sino que, por la mera invocación del convenio, accedieron al beneficio.

Lo expuesto hasta aquí, permite concluir que los funcionarios aquí involucrados que ejercían funciones en la Dirección Nacional de Vialidad

implementaron este mecanismo *excepcional* de pago anticipado de certificados de obra direccionado a beneficiar *exclusivamente* al empresario con fondos del Estado Nacional, como una nueva forma de privilegiar el cobro de quien fue el mayor destinatario de obra pública vial en la provincia de Santa Cruz en el período 2003-2015.

Esta conclusión, además, permite sostener fundadamente que la *instauración, ejecución y canalización* de millones de pesos del Tesoro Nacional a través de un mecanismo de pago exclusivo a favor de un único contratista no pudo ser ejecutada por el Gerente de Administración Sergio PASSACANTANDO ni dirigida por el Administrador General Nelson PERIOTTI sin el consentimiento y la connivencia de sus superiores jerárquicos dentro del Ministerio de Planificación — Subsecretarios, Secretario y Ministro— y de la titular del PEN —Cristina Fernández—, quien en simultáneo realizaba junto con sus hijos negocios millonarios con el "empresario" beneficiado.

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

En la órbita de la AGVP, también se advirtió que los funcionarios responsables certificaban obra no realizada y obras que no se adecuaban al Plan de Trabajo, con el propósito de beneficiar a las empresas del GRUPO BÁEZ en el cobro anticipado de fondos públicos.

Así, según se desprende de la denuncia que dio origen a esta causa, y las respectivas ampliaciones —v. pruebas n° **1, 2, 5, 13, 27, 191** y **192—,** esta irregularidad pudo ser verificada en el caso de la Ruta Provincial n° 9, en la que AUSTRAL CONSTRUCCIONES ejecutó *discrecionalmente* la obra según la necesidad y conveniencia "*de caja"*, al amparo y con la colaboración activa de las autoridades que debían ejercer un control imparcial.

Las nuevas autoridades de la DNV han explicado esto al referir que "*el importe total cobrado, a precios de contrato, fue de $90.167.156,17, cuando según el plan de trabajos presentado por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, aprobado por AGVP, debió haber percibido $3.249.609,57. Tal importe representa el 37.85% del precio total de la obra en contraposición con el 1.36% que debió percibir conforme el plan de trabajos presentado y aprobado (…) en sólo 52 días, desde el momento de iniciada la obra a la fecha de emisión del segundo certificado, a AUSTRAL CONSTRUCCIONES se le certificó y/o pagó más de la tercera parte del precio de la obra, equivalentes a casi 14 meses de trabajo, conforme resulta del examen del referido plan de trabajo presentado por la misma empresa (…) de lo expuesto surge de manera palmaria no sólo la inconsistencia y falta de adecuación entre las certificaciones y el plan de trabajo presentado, circunstancias que determinaron el cobro de importantes y desproporcionadas sumas de dinero*".

Lo expuesto hasta aquí, también fue reafirmado por el testimonio de uno de los inspectores de la Ruta Provincial n° 9, el Ing. Martín CERGNEUX, quien en su declaración —v. pruebas n° **39** y **130**— sostuvo que "*la última obra que me tocó inspeccionar fue la Ruta Provincial n° 9 (...) me invitaron a hacerme cargo de esa obra a partir del certificado n° 6, entonces yo ahí estudié la historia de la ruta y vi que había algunas graves inconsistencias, mucha obra certificada pero no ejecutada, fundamentalmente terraplén y acopio de ripio. Por tal razón, yo me negué a firmar esos certificados (...) mi denegatoria obedeció a que si yo firmaba el certificado n° 6 avalaba todos los certificados anteriores de obras que no estaban realizadas. Entonces yo le dije a mi jefe, Víctor Paniagua, que si yo hacía eso le tenía que presentar una nota al día siguiente explicándole todo lo que faltaba y yo no quería llegar a ese extremo, por lo que luego encontraron otra persona que los*

firmó. Vale aclarar que en el certificado n° 6 decía que se habían ejecutado casi 183.187 metros cúbicos de terraplén con compactación especial y 287.300 metros cúbicos de acopio de ripio, lo cual alcanzaba para hacer entre el 30 y 40 % de la obra pero no estaba acopiado, porque sólo había 10 km de proyecto hecho, es decir sólo 5% de la obra básica con planimetría y rasantes. Yo esos kilómetros los recorría a diario y no había nada de material guardado. De hecho recuerdo que no había ni cartel de obra, lo cual se pone en primer lugar (...) incluso recuerdo que en marzo de 2008 fui con mi familia cerca de El Calafate y todavía no había ni cerca las cantidades que cuando me fui se habían certificado. Además de los 6 certificados abonados, había un anticipo financiero (...) pero dependía de cada obra y cada inspector en recuperar luego los certificados ya extendidos. Eso estaba en la "muñeca del inspector". Recuerdo que les pasaba a mis compañeros, pero no recuerdo ahora las obras. Eran la generalidad de las obras, que tenían este problema (...) al haberse adelantado tanta certificación, era natural que se fuera a atrasar la obra. Cuando se tiene que hacer todo el trabajo que no se hizo en 9 meses, es obvio que te vas a atrasar (...) A nosotros los inspectores nos llamaban por teléfono y nos decían cuanto teníamos que certificar. A mí me llamaba mi jefe Víctor Paniagua. Solamente se pedían certificaciones adelantadas para el GRUPO BÁEZ. Tenían un Excel y se ve que les pedían este mes, tanto, y la función del jefe de obra era dibujar un poco lo que se hacía. A otros inspectores les habrían pedido que certifiquen obra no realizada, a una persona le pasó con canteras y a otros dos o tres también, porque era sistemático en Santa Cruz".

De esta manera, las autoridades de la AGVP también certificaron el avance de obras que no estaban realmente ejecutadas o que no se correspondían con el Plan de Trabajo, omitiendo el control que estaba a su cargo al solo efecto de permitir a la contratista recibir en forma anticipada sumas indebidas por trabajos que no se

encontraban realizados y que demandaron una erogación millonaria de fondos públicos.

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

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

En efecto, a partir del Informe Definitivo n° 3/2016 de auditoría sobre la obra pública en la provincia de Santa Cruz elaborado por la DNV —pruebas n° **133, 323, 324, 325, 326** y **414—**, se demostró que durante el período 2012-2015 el GRUPO BÁEZ cobró **3.857 millones de pesos** a través de certificados de obra cuyo pago —desde el último día del mes de certificación— demoraba en promedio **60 días**, frente a las demás constructoras que, para el cobro de **1.648 millones de pesos**, debían aguardar aproximadamente **207 días** —v. también gráfico n° 7, prueba n° **69**—.

En el año 2012 el promedio de demora para el cobro de certificados de obra por **801 millones de pesos** fue de **69 días** para el GRUPO BÁEZ y de **210 días** para todo el resto de las empresas de obra pública vial a las que se le abonaron **470 millones de pesos**.

Esta diferencia se mantuvo durante el año siguiente, en donde a Lázaro A. BÁEZ se le pagaron **926 millones de pesos** con un promedio de demora de **82 días** por certificado y a todas las demás constructoras **490 millones de pesos** con un atraso de **214 días**, pero se incrementó notablemente en el 2014, en el que este empresario cobró *el triple de certificaciones y tres veces más rápido* (el contraste en

dinero es de **1.263 contra 400 millones de pesos** y en demora **53 contra 172 de días**).

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

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

Lo expuesto hasta aquí fue corroborado por el testimonio de Martín Leonardo CERGNEUX, Inspector de Obra de la AGVP de la provincia de Santa Cruz, quien sostuvo —v. pruebas n° **39** y **130**— que las empresas del GRUPO

BÁEZ "*cobraban mucho más rápido que las demás empresas. Eso seguro, pero no me constan los plazos exactos. Pero Vialidad Nacional giraba más rápido los fondos a la AGVP de Santa Cruz para pagar a ese grupo. Es decir, la AGVP le pagaba enseguida a las empresas del GRUPO BÁEZ y después recuperaba el dinero por medio de la DNV, así era el mecanismo (...)* ***había una organización financiera que era funcional a la empresa***".

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

Sobre este punto, valen recordar los dichos de la imputada Myriam COSTILLA, ex Presidente de KANK Y COSTILLA, quien si bien con su descargo pretendió eludir su responsabilidad penal por los hechos, reconoció que antes de que la firma perteneciera a BÁEZ se encontraba ejecutando una sola obra vial, con cincuenta y cinco (55) empleados y cobrando sus certificados con un atraso de aproximadamente doscientos setenta días (270), mientras que luego de ser adquirida <u>quintuplicó la cantidad de obras, pasó a tener más de trescientos (300) empleados y cobró sus certificados con una demora de entre treinta (30) y sesenta (60) días</u> (v. descargo obrante a fs. 6691/713)**.**

Es decir que cuando KANK Y COSTILLA pasó a integrar el GRUPO BÁEZ, el mejor activo que pudieron aportar sus nuevos dueños consistió, precisamente, en incorporar a esta empresa a la maniobra aquí investigada, lo que les permitió quintuplicar las adjudicaciones y garantizar pagos expeditos y sin excepción.

Por último, vale decir que el mismo *trato preferencial* a la hora del pago a Lázaro BÁEZ se advirtió en el otorgamiento de los *anticipos financieros* solicitados, asunto que, si bien será analizado en cada caso particular en el acápite VI.b.4.D, es útil que sea explicado y ejemplificado en esta instancia.

En efecto, todos los pliegos provinciales preveían la posibilidad de que la contratista solicitara un anticipo financiero del 20% o 30% del contrato, monto que se le abonaría antes del inicio de la obra y bajo la condición *taxativa* de que, junto con la solicitud, la empresa ofreciera una reducción de plazo equivalente, como mínimo, a un mes por cada 6 meses o fracción menor que la obra contemple.

Ahora bien, a pesar de ese requisito —indispensable para mantener la razonabilidad del contrato de obra pública, ya que si la empresa cobra una porción importante sin siquiera iniciar los trabajos, debe finalizarlos antes—, se ha comprobado que en diversos casos las empresas del GRUPO BÁEZ solicitaban el anticipo y pedían que se les exceptuara de la reducción de plazo —excepción no prevista en los pliegos—; pedido que encontraba acogida favorable en la agencia vial.

Por ejemplo, puede tomarse el caso de las OBRAS BÁSICAS Y ENRIPIADO EN RUTA PROVINCIAL N° 9, TRAMO: "*RUTA NACIONAL N° 3 — RUTA NACIONAL N° 40*" (expte. DNV n° 9067/07), en el que AUSTRAL CONSTRUCCIONES solicitó el máximo del anticipo financiero de la obra —un **30%** del valor total de la obra, que sumaba **$71.474.419,33**—, y **fue aprobado el <u>mismo día</u> y pagado <u>en menos de 48</u>**

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

La ausencia de deuda a Lázaro A. BÁEZ

Otro de los parámetros que refuerzan aún más la *ventaja en el cobro* del empresario Lázaro A. BÁEZ por encima de los restantes constructores surge de los listados de *pagos y deuda vencida* aportados por la DNV —pruebas n° **38, 147** y **232—**, **en tanto el GRUPO BÁEZ era el *único* constructor en nuestro país al que no se le adeudó nada durante el desenlace del anterior mandato presidencial.**

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

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

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

***llamativamente* 10 días antes del cambio de gobierno, Lázaro A. BÁEZ presentaba un <u>saldo de deuda vencida en cero</u>, es decir, el Estado Nacional no le debía un solo centavo.**

Paradójicamente, según informaron las autoridades actuales de la Dirección Nacional de Vialidad —v. prueba n° **43**— a fines de diciembre de 2015, existían 350 reclamos entablados contra la entidad por distintas empresas contratistas, por deudas vencidas y no pagadas que ascendían, a esa fecha, a la suma de **$2.868 millones de pesos** (v. fs. 1898).

Lo evidenciado hasta aquí, innegablemente echa por tierra cualquier resquicio de duda que pudiera existir en torno a la evidente *preferencia* por este empresario a la hora de seleccionar un ganador en la asignación de obra pública en nuestro país, y a la indiscutible *prioridad* que, dentro de la DNV, existía para el pago de las obligaciones existentes con las empresas del GRUPO BÁEZ, sin que pueda deducirse que ello fue voluntad exclusiva del responsable del área, sino una orden de las máximas autoridades a nivel nacional, que orquestaron la maniobra con el fin de beneficiar a su amigo y junto con él sustraer fondos del Estado.

VI.b.4.D. <u>El detalle de las irregularidades caso por caso</u>

A continuación, se describirán cada una de las licitaciones a las que venimos haciendo referencia, explicando en cada caso cómo se produjeron las diversas irregularidades y cómo afectaron el proceso, relato que emprenderemos en orden cronológico, según la fecha de inicio de cada obra.

Previo a ello, corresponde aclarar que, en el marco de la presente instrucción y con posterioridad al primer requerimiento de elevación a juicio formulado por esta dependencia, se ampliaron las valoraciones probatorias incorporadas en los diversos dictámenes presentados por la fiscalía, a partir de la lectura de los expedientes administrativos acompañados a requerimiento de esta

parte, de los cuales –vale aclarar- quedaron pendientes de remisión algunos de ellos que no fueron hallados y sobre los cuales dicho organismo ordenó su reconstrucción (ver fs. 10144 y 10163).

Esos escritos incorporados al presente sumario[47] contienen un análisis emprendido por este Ministerio Público Fiscal respecto de cada una de las alteraciones contractuales —modificaciones de obra, ampliaciones y neutralizaciones de plazo— introducidas a cada uno de los contratos y complementan —claro está— aquel que a continuación expondremos, respecto de las cincuentaiún (51) licitaciones; debiéndose recordar que el expediente DNV n° 5630/05 —que inicialmente fuera incluido en el listado de expedientes solicitados— fue acompañado por la Dirección Nacional de Vialidad recién el 13 de octubre de 2017 y, tras su lectura, se advirtió que se refiere a una obra que no fue asignada a una empresa del GRUPO BÁEZ[48].

Antes de iniciar el detalle de las irregularidades caso por caso, corresponde recordar que, de las cincuentaiún obras bajo análisis, cuarenta y siete tuvieron por comitente a la AGVP de Santa Cruz —previo convenio con DNV— y en las otras cuatro fue la propia DNV la comitente, aunque en un caso —expte. n° 10.633/14— se delegaron algunas tareas en la Municipalidad de Río Gallegos.

Dentro de los casos de AGVP comitente, en la mayoría de ellos (40 de 47) se mantendrá un orden de descripción que —en la medida de lo posible— se iniciará con el convenio entre la DNV y la AGVP, la aprobación de los pliegos por parte de la agencia provincial, el llamado a licitación, la apertura de ofertas, el análisis de la Comisión de Estudio y Preadjudicación, las resoluciones que efectivizaron la preadjudicación y adjudicación, el contrato de obra pública, el inicio de la obra y el proceso de homologación por parte de la DNV.

[47] Glosados a fs. 8943/9121, 9281/9361, 9731/9759, 9844/9883, 9891/9946 y 10076/10128.
[48] Vale la aclaración habida cuenta que en las actas indagatorias de cada uno de los imputados se consignan “52” obras en vez de 51.

No obstante, existen siete casos —exptes. DNV n° 7772/10, 10.271/05, 11.686/10, 18.573/11, 20.178/11, 18.561/11 y 20.179/11— en los que el trámite del expediente "madre" se limita a la firma del convenio y su convalidación por parte de la conducción de la DNV; casos para los cuales, a fin de obtener la información sobre los pormenores del proceso licitatorio en AGVP, se recurrió a la documentación remitida al respecto por la DNV en el marco de esta causa, por fuera de dicho expediente, según el detalle que en cada caso se explica.

Por otra parte, en los casos en los que DNV fue comitente —exptes. DNV n° 9663/04, 3866/09, 1775/13 y 10.633/14— la descripción se iniciará con la aprobación de los pliegos por parte de la DNV, el llamado a licitación, la apertura de ofertas, el análisis efectuado por la UCOPROLI, la preadjudicación decidida por la Comisión Evaluadora, la adjudicación resuelta por Nelson PERIOTTI y la firma del contrato de obra pública.

Para concluir, resta aclarar que en todos los casos se finaliza el relato de cada obra con un repaso de los tiempos que debió haber insumido, los que efectivamente demoró, el costo planificado y el costo al que la empresa de BÁEZ logró aumentar la obra y finalmente el grado de avance que registraba al momento de la presente denuncia.

1. Expte. DNV n° 4268/04 (Repavimentación y pavimentación en intersección de Ruta Nacional n° 3 y Ruta Provincial n° 5)

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 Honorable Directorio de la AGVP —presidido entonces por Nelson PERIOTTI— el 17 de marzo de 2003, mediante el acta n° 809/03 y la Resolución AGVP n° 810/03 del 28 de abril de 2003, a través de la cual

se autorizó el llamado a licitación, con un presupuesto oficial de $**7.500.000** (v. documentación a fs. 11/110 y aprobación a fs. 112/4).

El 12 de mayo de 2003, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: KANK Y COSTILLA (cotizando **$8.984.206,80**), GOTTI (cotizando **$8.911.932,74**) y ESUCO (cotizando **$9.112.398,58**) (v. fs. 151).

Posteriormente, la comisión concluyó que el orden de mérito de las ofertas era 1) KANK Y COSTILLA; 2) GOTTI y 3) ESUCO; según sus respectivas cotizaciones, pero señaló que a KANK Y COSTILLA —que por entonces no pertenecía a BÁEZ— le faltaba presentar el acta de directorio decidiendo ofertar y la "metodología" con la que pensaban realizar la obra y el 15 de mayo de 2003 se envió una nota a dicha empresa invitando a que aportara ello a la brevedad (v. fs. 153/8).

Al día siguiente, el Ingeniero Jefe Raúl Osvaldo DARUICH envió una nota a GOTTI, haciéndole saber que "*teniendo en cuenta que se han cumplido los términos previstos sin respuesta por parte de la oferente precalificada en primer lugar, se remite la presente, a efectos de su conformidad, la que deberá ser emitida, dentro de las 24 horas*" (v. fs. 161/2).

Posteriormente, el 19 de mayo de 2003 el Honorable Directorio resolvió preadjudicar la obra a GOTTI, emitiéndose luego la Resolución AGVP n° 59/03 y, el 23 de mayo de 2003, la Resolución AGVP n° 1040/03 por la que, *ad referéndum* del Honorable Directorio, Nelson PERIOTTI adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 161/6).

El mismo día, Nelson PERIOTTI —en representación de la AGVP— y Carlos ALGORRI —representante de GOTTI— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 28 de mayo de 2003 mediante la

Resolución AGVP n° 1082/03, firmada por Nelson PERIOTTI, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 167/72).

Esta obra se inició al día siguiente de la firma del contrato, pero a los tres meses el representante técnico de GOTTI Raúl Gilberto PAVESI —quien poco tiempo después condujera los destinos de la AGVP— solicitó una modificación en el plan de trabajos que aumentó el plazo de 6 meses a 9 meses, alegando como justificativo la veda invernal, cuando dicha veda no estaba prevista en esta obra (v. fs. 121 y 174/8).

A pesar de ello, el nuevo plan de trabajos fue aprobado con el aval del Ingeniero Jefe **Sandro FÉRGOLA** y el inspector Osvaldo ELORRIAGA (v. fs. 178/80).

Ahora bien, una vez que Nelson PERIOTTI pasó de presidir la AGVP a conducir la Dirección Nacional de Vialidad, este organismo decidió que en esta obra existía un interés *nacional* y, casi sobre el final del plazo inicial, Nelson PERIOTTI —ahora en su carácter de Administrador General de la DNV— y Rodolfo VILLA —Presidente de AGVP— firmaron un convenio para que las arcas nacionales costearan los **$8.328.523,71** que la obra debía insumir (v. fs. 4/5).

Posteriormente, el Jefe del Distrito n° 23 Juan Carlos VILLAFAÑE, el Gerente de Obras y Servicios Viales Víctor FARRÉ, la Gerente de Administración Norma Beatriz VILLARREAL, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de lo actuado por la AGVP; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI —el mismo que dirigió el proceso en su inicio, como Presidente de la AGVP— dictase la Resolución n° 1699/04, homologando todo lo actuado (v. fs. 198/217).

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la empresa GOTTI —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 6 meses a 19 meses** y el costo de la obra aumentó de **$8.328.523,71** a **$9.460.573,41** (**+13,59%**) (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

2. Expte. DNV n° 12.328/07 (Estudio, proyecto y construcción en Ruta Provincial n° 12, Tramo: "*Empalme RP n° 25 — 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 7 de abril de 2004 mediante el acta n° 34/04 (v. documentación a fs. 50/205 y aprobación a fs. 206).

A raíz de ello, el 29 de septiembre de 2004 el Presidente de AGVP Rodolfo VILLA decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3000/04 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 16/04, con un presupuesto oficial de **$60.000.000** (v. fs. 212/3).

El 2 de noviembre de 2004, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: ESUCO (cotizando **$71.607.845,90**), EQUIMAC (cotizando **$69.938.436,29**) y GOTTI (cotizando **$69.422.638,83**) (v. fs. 226).

Posteriormente, el 16 de diciembre de 2004, la Comisión de Estudio y Preadjudicación sugirió preadjudicar la obra a EQUIMAC, tal como sucedió inicialmente (v. fs. 228, 234/5, 236/7 y 238/42).

Ahora bien, a menos de tres meses del comienzo de los trabajos —el 28 de marzo de 2005—, las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES y SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI, junto con EQUIMAC, presentaron una nota en AGVP haciendo saber que habían firmado un contrato por el cual EQUIMAC cedía

la obra a las otras dos empresas, contrato cuya operatividad se supeditaba a la aprobación de la agencia vial (v. fs. 444/5).

Es necesario señalar que, para ese entonces, el vínculo entre AUSTRAL CONSTRUCCIONES y SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI ya existía, conforme se deprende de diversos elementos de prueba —explicados en **V.b.1.ii—**, que revelan que si bien se formalizó el control de la primera empresa sobre la segunda en el acuerdo de integración suscripto en mayo de 2006, en dicho documento se aclaró que se efectivizaba una realidad que ya existía *de hecho* hacía mucho tiempo (v. prueba n° **456**).

Amén de ello, continuando con el análisis de la licitación, se advierte que respecto del pedido de cesión de contrato se corrió vista al servicio jurídico de AGVP, oportunidad en que la Dra. Sandra MARZZAN —el 30 de marzo de 2005— objetó la falta de presentación del contrato de UTE entre las dos firmas que pretendían llevar adelante la obra y requirió que, en caso de acompañarse ello, la UTE acreditase el cumplimiento de prácticamente todos los requisitos que el pliego preveía para las ofertas, en la inteligencia de que, para tutelar el interés público, la empresa cesionaria debía cumplir con ello al igual que la adjudicataria (v. fs. 456).

El contrato de UTE —fechado el día siguiente— fue acompañado al expediente, a resultas de lo cual se pudo conocer que la participación en la inversión y ganancia de la UTE era de 10% respecto de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y 90% por SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI, y también se incorporó la designación de José Carlos PISTÁN como representante técnico de la UTE (v. fs. 461/9 y 470).

El nombramiento de PISTÁN refuerza lo sostenido precedentemente, en cuanto a que el control de las decisiones le correspondía a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, puesto que imponía su representante técnico en una UTE en

la que teóricamente sólo participaba en un 10%; e inclusive veremos más adelante que ese porcentaje también era ficticio, ya que la empresa de BÁEZ acapararía el 100% de la obra.

Ahora bien, sin que se hubiesen cumplido los restantes requisitos exigidos por el servicio jurídico, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Héctor GARRO firmó, *ad referéndum* del Honorable Directorio, la Resolución AGVP n° 1300/05, mediante la cual autorizó la cesión de la obra a la UTE, justificando la decisión en que el Ingeniero Jefe Juan Carlos CERRATO *había evaluado* a las empresas y las *había considerado* capaces de ejecutar la obra (v. fs. 477/8).

Es decir que los numerosos requisitos —jurídicos, de garantía, de registración, de antecedentes de buen concepto y, fundamentalmente, de capacidad de contratación— que imponían los pliegos para adjudicar la obra y que, por tanto, debían utilizarse para decidir la procedencia de la cesión del contrato, fueron *salteados* por la máxima autoridad de la AGVP, en violación a la ley de obras públicas y favoreciendo al GRUPO BÁEZ.

En efecto, la ley n° 2743 de Santa Cruz prohíbe, como regla, la cesión del contrato de obra pública y lo admite *excepcionalmente* bajo el cumplimiento de tres requisitos: que el cesionario tenga la capacidad de contratación disponible suficiente según el registro, que el cedente haya ejecutado al menos el 30% del monto del contrato —“salvo causa debidamente justificada”— y que el cesionario sustituya las garantías oportunamente aportadas por el cedente (art. 37).

De la resolución citada no surge el cumplimiento de al menos dos de estos requisitos: no se exigió el certificado de capacidad de contratación —como había requerido inicialmente el servicio jurídico— y EQUIMAC no había ejecutado el 30% del contrato ni se justificó por qué apartarse de esa norma.

Ello no impidió que se autorizara la cesión y, el 9 de mayo de 2005, Héctor GARRO y Fernando BUTTI firmasen un nuevo contrato, esta vez a nombre de la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI"; el cual fue luego aprobado por Resolución AGVP n° 2195/05, firmada por el propio Héctor GARRO, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 485/9 y 490/1).

Cabe destacar además que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Ahora bien, *paralelamente* a la negociación por el cambio de contratista, vemos que el 18 de marzo de 2005 el Inspector de la AGVP Víctor PANIAGUA solicitó a la empresa una cotización por agregar dos ítems —construcción de desvíos y mantenimiento de desvíos— y que dicha nota fue respondida el 22 de marzo de 2005 **por José Carlos PISTÁN, firmando como representante técnico** (v. fs. 495/500).

Nótese que el representante técnico de EQUIMAC —la empresa adjudicataria de la obra antes de que se cediera a BÁEZ— era Federico DEGANI (fs. 312), que PISTÁN era el representante técnico que la UTE propuso el 31 de marzo y que la cesión de obra recién fue autorizada el 5 de mayo; lo que permite

preguntarse por qué el 22 de marzo PISTÁN firmaba como representante técnico de la obra.

Sin embargo, analizando la naturaleza de la modificación de obra y la violación a los pliegos que implicaba, comprobamos que, en realidad, mientras se intentaba legalizar la cesión de EQUIMAC al GRUPO BÁEZ, *simultáneamente* se fraguaba el procedimiento mediante el cual se lograría aumentar el gasto y ampliar los plazos, en favor del GRUPO BÁEZ.

Es que la modificación aumentaba el costo de la obra en un **22,36%** solamente por construir y mantener el desvío, ítems que si no estaban previstos en los pliegos originales, la ley de obras públicas dispone que la contratista debía hacerse responsable de dicho error, tal como explicamos anteriormente (v. capítulo **VI.b.4.A**).

Lo expuesto exhibe que si la construcción y mantenimiento de un desvío era algo tan necesario y evidente para la correcta realización de la obra, la empresa debió hacerlo notar a la AGVP antes de iniciar los trabajos y, por no haberlo hecho, la Administración no debía cargar con esa deficiencia; aun cuando fuese EQUIMAC la firma sobre quien recayó esa responsabilidad, pues en todo caso debió hacerse responsable de ello ante la UTE.

Si quedara alguna duda respecto de la improcedencia de esta modificación, puede disiparse con el análisis del plan de trabajos presentado a partir de ella, que proponía construir y mantener los desvíos —es decir, ejecutar la totalidad de ambos ítems— entre marzo y mayo de 2005; pese a lo cual el plan de trabajos que en agosto de 2006 se presenta para justificar *la segunda* modificación, explica que ninguno de los dos ítems fue terminado, no sólo entre marzo y mayo de 2005, sino hasta ese mismo agosto de 2006; lo que permite concluir que no eran trabajos

imprescindibles, puesto que tras más de un año no habían sido realizados (cfr. fs. 505/11 y 529/32).

En cuanto a la segunda modificación de obra, su improcedencia es más evidente puesto que propone agregar 43 kilómetros más de obra —que en un tramo de 202 kilómetros como éste, implicaba un 25%—, a partir de un supuesto pedido al respecto por parte de FOMENTO MINERO DE SANTA CRUZ SOCIEDAD DEL ESTADO (FOMICRUZ), pero cuando se observa la nota de dicha entidad se comprueba que lo que solicita es la recomposición de la Ruta Provincial n° 12 —sin aludir a qué tramo— y el propio Inspector PANIAGUA reconoce que los 43km pertenecen a otra sección, pero propone incluirlos en esta obra, para *adelantar* los trabajos y evitar los tiempos que insumiría la otra licitación (v. fs. 517/32).

Es decir que nuevamente **se alteraron las condiciones esenciales de la obra, después de que perteneciera al GRUPO BÁEZ**, en infracción a las leyes y principios generales de la materia, **con el evidente fin de dilatar nuevamente los plazos** —esta modificación **extendió 6 meses** más los trabajos— **y aumentar los costos** —que subieron por este motivo un **19,98%**, sin contar las redeterminaciones de precios—; lo que no impidió que el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE aprobase, *ad referéndum* del Honorable Directorio, esta nueva modificación (v. fs. 535/6).

No es de extrañar, por lo tanto, **que los 30 meses inicialmente previstos para esta obra hayan pasado a ser 90 meses** y que, a la fecha de la presente denuncia, **aún no se haya realizado la recepción provisoria**; lo que evidencia que la opinión del Ingeniero Jefe respecto de la capacidad de la UTE de realizar la obra debió haber sido respaldada por elementos objetivos, de conformidad con lo que la ley exigía.

Cabe destacar también, 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, requisito que tampoco fue cumplido** (v. fs. 540/6).

Ahora bien, en esta obra se dio también uno de los casos de *simulación* de capacidad para contratar, puesto que **la presentación de la UTE como cesionaria del contrato fue al solo efecto de conseguir que esta obra pasase de EQUIMAC al GRUPO BÁEZ**, y *encubrir* la verdadera empresa *preseleccionada* para realizar la obra: AUSTRAL CONSTRUCCIONES.

En efecto, AUSTRAL CONSTRUCCIONES no tenía la capacidad para ejecutar esta obra, que exigía una capacidad de contratación anual de **$24.000.000,** dado que, al momento de la cesión de EQUIMAC a la UTE, AUSTRAL CONSTRUCCIONES tenía **$3.792.796** de capacidad disponible (v. certificado emitido el 27 de septiembre de 2004, con vigencia hasta junio de 2005, obrante, por ejemplo, a fs. 339/45 de expte. DNV n° 9663/04).

Sin embargo, sí alcanzaba lo exigido en unión con SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI, que aportaba **$67.939.936** de capacidad anual y que además aseguraba, como vimos, una participación de la inversión del 90%; motivos que condujeron a que la UTE se presentara y solicitara la cesión del contrato.

Ahora bien, después de avalada la cesión —en las ilegítimas condiciones que fueron descriptas—, **sin mediar autorización de la AGVP,** la UTE firmó con AUSTRAL CONSTRUCCIONES un *contrato de sublocación de obra*, mediante el cual subcontrataba a esta última para que realizara la totalidad de los trabajos (v.

copia de contrato de sublocación de obra firmado el 26 de noviembre de 2007 ante el Esc. Ricardo Leandro ALBORNOZ, obrante en carpeta prueba n° **456**).

Así, mediante esta estratagema no sólo se subcontrató la obra sin que lo autorizara la comitente, sino que se logró que, de las cinco 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, como dijimos, una capacidad de contratación anual de **$3.792.796** y esta obra exigía **$24.000.000, es decir, excedía en más de seis veces su capacidad.**

Finalmente, señalamos que a pesar de las numerosas irregularidades que afectaron este proceso licitatorio **y sin que aprobara expresamente lo actuado ningún organismo de control externo**, el Jefe de Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, sin expedirse sobre ninguno de los vicios enumerados y valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 537/08, homologando todo el proceso, **sin importar que para ese entonces la obra ya debía estar terminada y, sin embargo, se extendió hasta junio de 2012** (v. fs. 537/53, 556/61, 563, 566, 567/9 y 571/7).

Para concluir, recordaremos que el presupuesto oficial de esta obra era de **$60.000.000;** el monto del contrato con la UTE AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI fue de **$69.938.436,29**; y a la obra se le introdujeron sucesivas modificaciones que llevaron el monto de contratación a

$114.551.219,13, permitiendo así que a partir de estas estrategias se lograse aumentar el costo de la obra en su presupuesto oficial de **$60.000.000** a **$114.551.219,13,** lo que en términos porcentuales significa un incremento de **+90,92%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

3. Expte. DNV n° 732/06 (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*")

El 17 de septiembre de 2004 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Rodolfo VILLA— mediante el cual se acordaba la financiación de todo el tramo de esta obra (las tres secciones) 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. 5/6).

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 21 de junio de 2005, mediante el acta n° 36/05 (v. documentación a fs. 10/399 y aprobación a fs. 400).

A raíz de ello, el 7 de julio de 2005 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Héctor GARRO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1960/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 19/05, con un presupuesto oficial de **$90.835.067,69** (v. fs. 412/3).

El 16 de agosto de 2005, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: PETERSEN, THIELE Y CRUZ (cotizando **$107.080.700,34**), KANK Y

COSTILLA (cotizando **$105.019.868,96**) y GOTTI (cotizando **$106.268.581,31**) (v. fs. 547).

Posteriormente, el 29 de agosto de 2005, la comisión sugirió la preadjudicación a KANK Y COSTILLA, por ser la propuesta económica más favorable y a raíz de ello, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Héctor GARRO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2425/05, preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA y luego emitió la Resolución AGVP n° 2500/05 por la que adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 550/7).

El 2 de septiembre de 2005, Héctor GARRO —en representación de la AGVP— y Héctor Carlos COSTILLA —por KANK Y COSTILLA— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 12 de septiembre de 2005 mediante la Resolución AGVP n° 2579/05 (v. fs. 564/9).

Posteriormente, el Jefe del Distrito n° 23 Juan Carlos VILLAFAÑE, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de lo actuado por la AGVP; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 1144/07, homologando todo lo actuado (v. fs. 572/631).

Es interesante señalar, en este punto, que el 15 de diciembre de 2005 —cuando KANK Y COSTILLA aún no pertenecía a Lázaro Antonio BÁEZ— el Ingeniero Raúl QUINTERO, a cargo de la Subgerencia de Estudios y Proyectos de la DNV, señaló que lo que el convenio exigía era la aprobación de los organismos de control externos; momento en el cual el proceso de homologación entró en suspenso, hasta que luego en mayo de 2007 —cuando KANK Y COSTILLA ya pertenecía a

BÁEZ— **Sandro FÉRGOLA** emitió su opinión favorable, dando por cumplido el control externo a través de la auditoría del 2002 (v. fs. 593 y 614/6).

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas oportunamente, la empresa KANK Y COSTILLA, luego de su incorporación al GRUPO BÁEZ —y con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 24 meses a 70 meses** y el costo de la obra aumentó de **$105.019.868,96** a **$164.818.268,10** (**+56,94%**) (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

4. Expte. DNV n° 1832/06 (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*")

El 17 de septiembre de 2004 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Rodolfo VILLA— mediante el cual se acordaba la financiación de todo el tramo de esta obra (las tres secciones) 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. 6/8).

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 8 de marzo de 2005, mediante el acta n° 19/05 (v. documentación a fs. 8/418 y aprobación a fs. 419).

A raíz de ello, el 28 de abril de 2005 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Héctor GARRO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1215/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 10/05, con un presupuesto oficial de **$57.500.500** (v. fs. 451/2).

El 24 de mayo de 2005, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: KANK Y COSTILLA (cotizando **$74.630.146,75**), UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI" (cotizando **$68.498.842,75**), ESUCO (cuya cotización no fue conocida porque el sobre fue rechazado por defectos formales) y PETERSEN, THIELE Y CRUZ (cotizando **$69.331.991,02**) (v. fs. 550/1).

Este es uno de los casos en los que se designó a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación *después* del acta de apertura de ofertas, dado que el 31 de mayo de 2005, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Héctor GARRO designó, mediante Resolución AGVP n° 1580/05, a los integrantes de la comisión, quienes sugirieron preadjudicar la obra a la UTE del GRUPO BÁEZ (v. fs. 550/1, 552/3 y 554/8).

Nótese que la licitación en la que se designan los integrantes de la comisión *después* de la apertura y se rechazan sobres de la competencia de BÁEZ por defectos formales —en un acto de apertura en presencia del Gobernador SANCHO, posteriormente accionista de HOTESUR— **se trata, justamente, de la primera obra que fue adjudicada *directamente* a una empresa del GRUPO BÁEZ**, ya que en las anteriores la intervención de Lázaro Antonio BÁEZ fue posterior a la adjudicación, como se ha visto.

Por otro lado, corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, **éste ya se encontraba comprometido en otra obra** (Expte. DNV n° 12.328/07, en la RP n° 12), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 480/1).

A raíz de lo dictaminado por la comisión, el 13 de junio de 2005 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Héctor GARRO decidió,

mediante la Resolución AGVP n° 1698/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a la UTE y, el 21 de junio de 2005, emitió la Resolución AGVP n° 1781/05 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha UTE (v. fs. 559/62).

El 27 de julio de 2005, Héctor GARRO —en representación de la AGVP— y Fernando BUTTI —por la UTE— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 2 de agosto de 2005 mediante la Resolución AGVP n° 2182/05, firmada por Héctor GARRO, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 571/7).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 578/9 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 15 de septiembre de 2005 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas, el Jefe del Distrito n° 23 Juan Carlos VILLAFAÑE, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual

permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 1481/06, homologando todo el proceso (v. fs. 581/91, 609, 612/6, 617 y 618/22).

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES-GOTTI" -con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional- **elevó el plazo original de 18 meses a 39 meses** y el costo de la obra aumentó de **$68.498.842,17** a **$91.671.658,01** (**+33,83%**) (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

5. Expte. DNV n° 3163/06 (Obras básicas en Ruta Nacional n° 3, Tramo: "*Aeropuerto de Río Gallegos — Av. San Martín*")

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 junio de 2005, mediante el acta n° 43/05 (v. documentación a fs. 7/266 y aprobación a fs. 274).

A raíz de ello, el mismo día el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Héctor GARRO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1910/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 18/05, con un presupuesto oficial de **$74.800.000** (v. fs. 275/6).

Posteriormente, el 14 de julio de 2005 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Héctor GARRO— mediante el cual se acordaba la financiación de esta obra a cargo del Tesoro Nacional, con un presupuesto estimado de **$74.800.000**, imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 269/70).

Este es uno de los casos en los se designó a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación *después* del acta de apertura de ofertas, dado que el 12

de agosto de 2005 se abrieron los sobres de las empresas KANK Y COSTILLA, UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI" y ESUCO y el 19 de agosto de 2005, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Héctor GARRO designó, mediante Resolución AGVP n° 2377/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, a los integrantes de la comisión, quienes sugirieron preadjudicar la obra a la UTE del GRUPO BÁEZ (v. fs. 420, 422 y 423/6).

A raíz de ello, el 26 de agosto de 2005 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Héctor GARRO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2402/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a la UTE y, el 31 de agosto de 2005, emitió la Resolución AGVP n° 2468/05 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 427/30).

El 2 de septiembre de 2005, Héctor GARRO —en representación de la AGVP— y **Fernando BUTTI** —por la UTE— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 23 de septiembre de 2005 mediante la Resolución AGVP n° 2692/05, firmada por Héctor GARRO, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 436/42).

Cabe destacar que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 443 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 26 de septiembre de 2005 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Conviene recordar que tanto en el convenio marco como en el convenio particular que regía en esta obra, las autoridades de la DNV y la AGVP acordaron la financiación nacional, bajo la condición de que la AGVP requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 269/70 y 272/3).

Sin embargo, **sin que existiese intervención de ningún organismo de control y a pesar de las restantes irregularidades descriptas**, el Jefe del Distrito n° 23 Juan Carlos VILLAFAÑE, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 1108/06, homologando todo el proceso (v. fs. 477/87, 498/502, 505, 506/8 y 510/3).

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI" —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 24 meses a 33 meses** y el costo de la obra aumentó de **$82.235.584,75** a **$115.602.226,01** (**+40,57%**) (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y expte. AGVP 470938/08).

6. Expte. DNV n° 3160/06 (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*")

El 17 de septiembre de 2004 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Rodolfo VILLA— mediante el cual se acordaba la financiación de todo el tramo de esta obra (las tres secciones) 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. 299/300).

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 21 de junio de 2005, mediante el acta n° 37/05 (v. documentación a fs. 138/296 y 309/484 y aprobación a fs. 297).

A raíz de ello, el 7 de julio de 2005 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Héctor GARRO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1957/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 18/05, con un presupuesto oficial de **$80.698.987,77,** que luego por Circular n° 7 fue actualizado a **$86.993.905,67** (v. fs. 486/7 y 594/607).

Este es uno de los casos en los se designó a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación *después* del acta de apertura de ofertas, dado que el 7 de octubre de 2005 se abrieron los sobres de las empresas KANK Y COSTILLA, UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES - GOTTI" y PETERSEN, THIELE Y CRUZ y el 19 de octubre de 2005, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia designó, mediante Resolución AGVP n° 3009/05 y *ad referéndum* del Honorable

Directorio, a los integrantes de la comisión, quienes sugirieron preadjudicar la obra a la UTE del GRUPO BÁEZ (v. fs. 732/8).

A raíz de ello, el 31 de octubre de 2005 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3148/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a la UTE y, el 14 de noviembre de 2005, emitió la Resolución AGVP n° 3202/05 por la que el Presidente de AGVP Héctor GARRO, *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 739/42).

El 14 de noviembre de 2005, Héctor GARRO —en representación de la AGVP— y **Fernando BUTTI** —por la UTE— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 26 de diciembre de 2005 mediante la Resolución AGVP n° 3708/05 (v. fs. 749/53).

Cabe destacar que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 756 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 27 de diciembre de 2005 se iniciaron los trabajos de esta obra, acta de la cual además puede advertirse que, a diferencia de lo indicado en la oferta, el representante técnico era José Carlos PISTÁN, quien **ya se encontraba**

comprometido en otras dos obras (Exptes. DNV n° 12.328/07, en la RP n° 12, y n° 1832/06, en la RN n° 3), lo que, evidentemente, influyó en el atraso de esta obra.

Ahora bien, **sin que existiese intervención de ningún organismo de control y a pesar de las restantes irregularidades descriptas**, el Jefe del Distrito n° 23 Juan Carlos VILLAFAÑE, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que el Subadministrador General Julio ORTIZ ANDINO —ejerciendo sus funciones de suplencia del titular del ente— dictase la Resolución n° 26/07, homologando todo el proceso (v. fs. 757/70, 787/91, 795, 796/8 y 800/4).

Para concluir en cuanto a esta obra, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI" —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de <u>30 meses</u> a <u>72 meses</u>** y el costo de la obra aumentó de **$95.643.726,09** a **$162.740.165,81** (**<u>+70,15%</u>**) (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

Antes de pasar al siguiente caso, queremos en este punto recapitular una cuestión que atañe a esta obra y a la n° 732/06 y 1832/06 que ya hemos analizado: las tres componen el tramo *"Gran Bajo de San Julián — Aeropuerto de Río Gallegos"*, que fue objeto, como dijimos, de un único convenio entre DNV y AGVP.

Pues bien, a pesar de que en dicho convenio se fijó como presupuesto estimado para todo el tramo —las tres secciones— la suma de **$155.000.000,** la AGVP confeccionó el presupuesto oficial de la Sección I por **$57.500.500** (expte. n° 1832/06)**;** de la Sección II por **$90.835.067,69** (expte. n° 732/06) y de la Sección III

por **$86.993.905,67** (este expte.); lo que totaliza **$235.329.472**, es decir, un **51,83%** más de lo que la DNV se había comprometido a financiar.

Para más, si sumamos los montos de los tres contratos firmados, vemos que el tramo que la Nación había estimado financiar, en total, por $**155.000.000** había sido contratado, en total, por **$269.162.437,22**, es decir, un **73,65%** más de lo estimado; lo que, como vimos, no impidió que los diversos funcionarios de la DNV solicitaran, en cada uno de los tres expedientes, la *homologación de todo lo actuado*, sin siquiera formular estas precisiones.

No debe extrañar, finalmente, que los **$155.000.000** que la Nación había decidido gastar en este tramo terminaron siendo **$419.214.588,57,** es decir, **un 170,46% más de lo estimado, casi el triple,** pese a lo cual ninguno de los funcionarios que intervino en el pago de cada certificado mensual formuló objeción alguna (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

7. 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 2004 (v. fs. 216/7, 359/63 y 570/4).

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).

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** (v. fs. 229/32).

Al igual que en los casos anteriores, en esta licitación se invirtió el orden de los pasos: el 19 de agosto de 2005 se abrieron los sobres de las empresas KANK Y COSTILLA, UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES - SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI" y EQUIMAC y el mismo día, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Héctor GARRO designó, mediante Resolución AGVP n° 2427/05, a los integrantes de la comisión, quienes sugirieron preadjudicar la obra a la UTE del GRUPO BÁEZ (v. fs. 335, 336/8 y 339/42).

En este punto corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras tres obras** (exptes. DNV n° 12.328/07, en la RP n° 12, n° 1832/06 y 3160/06, en la RN n° 3), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 281/2).

A raíz de ello, el 12 de septiembre de 2005 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Héctor GARRO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2582/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a la UTE y, el 16 de septiembre de 2005, emitió la Resolución AGVP n° 2637/05 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 343/6).

El mismo día, Héctor GARRO —en representación de la AGVP— y el aquí imputado **Fernando BUTTI** —por la UTE— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 22 de septiembre de 2005 mediante la Resolución AGVP n° 2672/05, firmada por el Vicepresidente a cargo de

la Presidencia Héctor GARRO, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 352/8).

Cabe destacar que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 364 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 19 de enero de 2006 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, además de lo expuesto, 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.

Analicemos las ofertas presentadas: **i)** la empresa KANK Y COSTILLA, que cotizó **$31.950.300,93** (con capacidad de contratación anual de **$73.360.481**); **ii)** la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI", que cotizó **$31.650.292,64** (consorcio en el cual se sumaron la capacidad de contratación anual de AUSTRAL, que era de **$4.840.576,** con la de SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI, que sumaba **$62.764.713**); **iii)** la firma EQUIMAC, que cotizó **$32.252.645,94** (con capacidad de contratación anual de **$52.620.569**).

Como se ve, no sólo la UTE hizo la oferta más baja, sino que además aseguraba una capacidad de contratación anual de **$67.605.289**, es decir, no sólo superior a lo exigido para la obra (17 millones) sino también mayor a la de EQUIMAC y cercana a la de KANK Y COSTILLA —que todavía no pertenecía al GRUPO BÁEZ—.

Además, en el contrato de constitución de la UTE se aclaraba que la participación de las empresas en la inversión y en la ganancia era acorde a sus respectivas capacidades: SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI participaba en un 90% y AUSTRAL CONSTRUCCIONES en un 10% (v. fs. 249/57).

Ahora bien, una vez que la obra fue finalmente adjudicada, **el día mismo de inicio de los trabajos y sin mediar autorización de la AGVP,** la UTE firmó con AUSTRAL CONSTRUCCIONES un *contrato de sublocación de obra*, mediante el cual subcontrataba a esta última para que realizara la totalidad de los trabajos (v. contrato de sublocación de obra firmado el 29 de enero de 2006 ante el Esc. Ricardo Leandro ALBORNOZ, obrante en prueba n° **456**).

Así, mediante esta estratagema no sólo se subcontrató la obra sin que lo autorizara la comitente, sino que se logró 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, como dijimos, 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.**

Ahora bien, **sin que existiese intervención de ningún organismo de control y a pesar de las restantes irregularidades descriptas**, el Jefe del Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el

Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 1370/08, homologando todo el proceso, **sin importar que para ese entonces la obra ya debía estar terminada y, sin embargo, nunca se concluyó** (v. fs. 557/60, 580, 581/4, 585 y 586/90).

A resultas de todo lo expuesto, 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** y el costo de la obra aumentó de **$31.649.517,13** a **$64.986.062** (**+105,33%**); 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).

8. Expte. DNV n° 4596/06 (Obras básicas y pavimento en Ruta Provincial n° 43, Tramo: "*Fitz Roy — 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 23 de febrero de 2005, mediante el acta n° 15/05 (v. documentación a fs. 3/173 y aprobación a fs. 174).

A raíz de ello, el 17 de marzo de 2005 el Presidente de AGVP Rodolfo VILLA decidió, mediante la Resolución AGVP n° 769/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 09/05, con un presupuesto oficial de **$75.800.724** (v. fs. 180/1).

En este caso también se invirtió el orden de la designación de la comisión, puesto que el 2 de mayo de 2005 se abrieron los sobres de las empresas DECAVIAL, UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI — SUCESIÓN

DE ADELMO BIANCALANI" y EQUIMAC y el 13 de mayo de 2005, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Héctor GARRO designó, mediante Resolución AGVP n° 1378/05, a los integrantes de la comisión, quienes sugirieron preadjudicar la obra a la UTE del GRUPO BÁEZ (v. fs. 268, 270/1 y 272/6).

En este punto corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras cuatro obras** (expedientes DNV n° 12.328/07, en la RP n° 12, n° 1832/06 y 3160/06, en la RN n° 3, y n° 11.379/07, en la RN n° 40), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 219/23).

A raíz de dicho dictamen, el 20 de mayo de 2005 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Héctor GARRO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1468/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a la UTE y, el 31 de mayo de 2005, emitió la Resolución AGVP n° 1584/05 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 277/80).

El 22 de junio de 2005, Héctor GARRO —en representación de la AGVP— y **Fernando BUTTI** —por la UTE— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 3 de agosto de 2005 mediante la Resolución AGVP n° 2213/05, firmada por Héctor GARRO, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 285/92).

Cabe destacar que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de*

Obras Públicas"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Además, **una vez que se hubo contratado a la UTE del GRUPO BÁEZ**, la DNV decidió, en octubre de 2005, que correspondía invertir fondos *nacionales* en esta obra radicada en una ruta *provincial* y a través de la firma de un convenio entre Héctor GARRO y Nelson PERIOTTI el organismo nacional se comprometió a financiar **$82.955.702** (v. fs. 285/90 y 344/8).

Por otra parte, este proceso fue el que, en **VI.b.4.A**, citamos como ejemplo ilustrativo de la maniobra 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.

Tal como se explicó anteriormente, esta estrategia permitió que se cediera el contrato sin que lo autorizara la comitente, sin los requisitos legalmente exigidos para su procedencia y logrando que, de las cinco 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, como dijimos, una capacidad de contratación anual de **$3.792.796** y esta obra exigía **$37.900.362,34, es decir, excedía en más de diez veces su capacidad.**

A pesar de las numerosas irregularidades que afectaron este proceso licitatorio, el Jefe de Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio**

PASSACANTANDO y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, sin expedirse sobre ninguno de los vicios enumerados y valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase, el 26 de agosto de 2008, la Resolución n° 1402/08 homologando todo el proceso, **sin importar que para ese entonces la obra ya debía estar terminada y, sin embargo, se extendió hasta marzo de 2011** (v. fs. 322/31, 332/5, 337, 339, 340/2 y 349/53).

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias que fueron explicadas, la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI — SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI" —con la anuencia de la agencia vial provincial y nacional— **elevó el plazo original de 30 meses a 70 meses** y el costo de la obra aumentó de **$83.805.702,37** a **$150.023.836,71** (**+79,01%**)**;** pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia**, el grado de avance de la obra era de 79%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y expte. AGVP 452821/11).

9. Expte. DNV n° 9663/04 (Obra de seguridad vial en rutas nacionales n° 3, 288, 40 y acceso Parque Nacional Los Glaciares)

Este es uno de los casos en los que la DNV no delegó las tareas en AGVP sino que actuó directamente como comitente, llevando adelante el proceso de licitación a través de la UCOPROLI y la Comisión Evaluadora.

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliegos de condiciones generales y particulares, especificaciones técnicas y ambientales, con todos sus anexos y sucesivas modificaciones— fue aprobada por Nelson PERIOTTI —previa opinión favorable de las gerencias— mediante la Resolución n° 171/05, autorizando el llamado a licitación, con un presupuesto

oficial de **$2.383.529,45,** a valores de julio de 2004 (v. documentación a fs. 5/219 y aprobación a fs. 134/43).

A raíz de que diversas empresas —al menos TESACOM, HELPORT S.A.—, formularon una serie de consultas técnicas sobre las condiciones de la obra, se fueron introduciendo diversas modificaciones a través de addendas hasta que, finalmente, se replanteó toda la documentación, aprovechando para actualizar el presupuesto oficial a **$3.800.360**, a valores de junio de 2005 (v. fs. 152/326).

Es ilustrativo señalar que los trabajos en esta obra no eran de construcción de caminos sino de "*provisión, colocación y puesta en funcionamiento de postes SOS*" y que el replanteo total de los pliegos fue realizado a propuesta del Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, que elaboró una nota dirigida a Nelson PERIOTTI en la que explicó que era la primera vez que la DNV licitaba este servicio en rutas no concesionadas, lo que explicaba que **ante las consultas de empresas con experiencia en el rubro** —entre las cuales no se encontraba ninguna del GRUPO BÁEZ— fue necesario modificar los pliegos (v. fs. 306/7).

Inclusive, el Ing. Sandro FÉRGOLA sugirió a Nelson PERIOTTI que se comunicara expresamente la modificación de pliegos a las empresas que habían adquirido los originales.

Ahora bien, pese a todo lo expuesto, cuando el 2 de septiembre de 2005 se realizó el acto de apertura de ofertas solamente se registró un sobre, perteneciente a la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI" —**que no era de aquellas que habían sido calificadas por FÉRGOLA como experimentadas en el rubro—** que cotizó en **$4.169.947,34** (v. fs. 327).

Ante dicha circunstancia, la UCOPROLI efectuó un primer análisis y, previo a resolver, envió una nota a la UTE requiriendo una serie de precisiones, entre las cuales se destaca la exigencia de que AUSTRAL CONSTRUCCIONES

presentara un certificado de capacidad de contratación actualizado —dado que el presentado en la oferta vencía el 30 de junio de 2005, es decir, más de dos meses antes del acto de apertura— y que especificara los plazos y montos finales que insumieron las obras de AUSTRAL CONSTRUCCIONES en las rutas provinciales n° 5 y 7 (v. fs. 756/7).

Es necesario remarcar que, según los Bases y Condiciones Generales y Particulares para la Licitación de Obras Viales (FTN) —obrante en prueba n° **418,** vigente en todas las obras de DNV comitente, v. fs. 1/219 de este expte.—, la falta de presentación de un certificado de capacidad de contratación válido es motivo de rechazo *in limine* de la oferta (v. subcláusulas 24.4 y 2.1.a.g); a pesar de lo cual la DNV procedió del modo indicado.

La UTE remitió la respuesta a lo solicitado, adjuntando el nuevo certificado de capacidad de contratación de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y remitiendo el detalle de lo requerido respecto de las dos obras señaladas; del cual surge que ambas contemplaban como plazo original 5 meses pero en los dos casos se duplicó el plazo, pasando a ser de 10 meses; y que el monto original aumentó en un caso un 11,73% y en el otro un 13,66% (v. fs. 762/4 y 949/98).

Los atrasos registrados en los antecedentes de AUSTRAL CONSTRUCCIONES eran relevantes por cuanto si bien versaban sobre obras que no eran de gran envergadura, *proporcionalmente* eran preocupantes, dado que en los dos casos se habían *duplicado* los plazos originalmente previstos, sin que la veda invernal pueda ser un motivo de justificación porque ya se encontraba prevista en los planes de trabajos, como en todas las obras.

A pesar de ello, la UCOPROLI —integrada por **Gustavo GENTILI**, **Sandro FÉRGOLA** y Norma Beatriz VILLARREAL— sugirió preadjudicar la obra a la UT; luego de lo cual el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de

Asuntos Jurídicos— emitió un dictamen favorable a ello y, de tal suerte, la Comisión Evaluadora de Obras Públicas y Consultoría —cuyos miembros eran Gustavo GENTILI, Sandro FÉRGOLA, Norma Beatriz VILLARREAL y Elías CAMALLI— el 17 de noviembre de 2005 decidió la preadjudicación en favor de la UTE (v. fs. 1042/64, 1065/73 y 1076/8).

Posteriormente, el Administrador General Nelson PERIOTTI dictó la Resolución n° 2187/05 adjudicando la obra a la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI", lo que luego permitió que se firmara el correspondiente contrato de obra pública entre Nelson PERIOTTI y Fernando BUTTI, oportunidad en que ambas empresas acompañaron los certificados de capacidad de adjudicación (v. fs. 1134/7).

A fs. 1140 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 12 de abril de 2006 se iniciaron los trabajos de esta obra, acta de la cual además puede advertirse que, a diferencia de lo indicado en la oferta, el representante técnico era José Carlos PISTÁN, quien **ya se encontraba comprometido en otras cinco obras** (expedientes DNV n° 12.328/07, en la RP n° 12, n° 1832/06 y 3160/06, en la RN n° 3, n° 11.379/07, en la RN n° 40, y 4596/06, en la RP n° 43), lo que, evidentemente, influyó en el atraso de esta obra.

Para concluir, señalamos que la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI" —con la anuencia de la agencia vial nacional— **elevó el plazo original de 16 meses a 35 meses** y el costo de la obra aumentó de **$4.169.902** a **$7.097.924,42** (**+70,22%**)**; es decir que la empresa de BÁEZ se comportó en esta obra de manera tal como sus antecedentes sugerían que haría** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

10. Expte. DNV n° 8460/06 (Repavimentación en Ruta Nacional n° 3, Tramo: "*Fitz Roy — Gran Bajo de San Julián*", Sección: "*Km 2026 a 2088,55*")

El 1 de noviembre de 2005 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Héctor GARRO— mediante el cual se acordaba la financiación de esta obra a cargo del Tesoro Nacional —con un presupuesto estimado de **$68.200.200**—, imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 307/8).

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 14 de diciembre de 2005, mediante el acta n° 61/05 (v. documentación a fs. 7/304 y aprobación a fs. 305).

A raíz de ello, el 20 de diciembre de 2005 el Presidente de AGVP Héctor GARRO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3654/05 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 27/05, con un presupuesto oficial de **$87.578.826,53,** es decir, a menos de dos meses del convenio, la AGVP ya le había impuesto a la Nación un incremento del **28,41%** (v. fs. 309/10).

En este caso también se invirtió el orden de la designación de la comisión, puesto que el 20 de febrero de 2006 se abrieron los sobres de las empresas ESUCO, UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI" y PETERSEN, THIELE Y CRUZ y el 8 de marzo de 2006, el Presidente Héctor GARRO designó, mediante Resolución AGVP n° 586/06, a los integrantes de la comisión, quienes sugirieron preadjudicar la obra a la UTE del GRUPO BÁEZ (v. fs. 414, 416/7 y 418/21).

En este punto corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras seis obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 12, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06 y 9663/04), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 367/70).

A raíz de dicho dictamen, el 15 de marzo de 2006 el Presidente de AGVP Héctor GARRO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 699/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a la UTE y, el 23 de marzo de 2006, emitió la Resolución AGVP n° 783/06 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 422/5).

El 6 de abril de 2006, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y **Fernando BUTTI** —por la UTE— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 16 de mayo de 2006 mediante la Resolución AGVP n° 1270/06, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 431/7).

Cabe destacar que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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”; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 438 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 20 de mayo de 2006 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, además de lo expuesto, 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.

Analicemos las ofertas presentadas: **i)** la empresa ESUCO, que cotizó **$103.679.200,23** (con capacidad de contratación anual de **$218.047.019**); **ii)** la firma PETERSEN, THIELE Y CRUZ, que cotizó **$103.974.211,73** (con capacidad de contratación anual de **$182.066.418**); y **iii)** la UTE “AUSTRAL CONSTRUCCIONES — SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI”, que cotizó **$101.606.285,41** (consorcio en el cual se sumaron la capacidad de contratación anual de AUSTRAL, que era de **$1.483.156,** con la de SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI, que sumaba **$62.764.713**).

Como se ve, no sólo la UTE hizo la oferta más baja, sino que además aseguraba una capacidad de contratación anual de **$64.247.869**, es decir, superior a lo exigido para la obra (43 millones).

Además, en el contrato de constitución de la UTE se aclaraba que la participación de las empresas en la inversión y en la ganancia era acorde a sus respectivas capacidades: SUCESIÓN DE ADELMO BIANCALANI participaba en un 97% y AUSTRAL CONSTRUCCIONES en un 3% (v. fs. 337/62).

Ahora bien, una vez que la obra fue finalmente adjudicada, **sin mediar autorización de la AGVP,** la UTE firmó con AUSTRAL CONSTRUCCIONES un *contrato de sublocación de obra*, mediante el cual subcontrataba a esta última para

que realizara la totalidad de los trabajos (v. contrato de sublocación de obra firmado el 26 de noviembre de 2007 ante el Esc. Ricardo Leandro ALBORNOZ, obrante en prueba n° **456**).

Así, mediante esta estratagema no sólo se subcontrató la obra sin que lo autorizara la comitente, sino que se logró 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, como dijimos, una capacidad de contratación anual de **$1.483.156,** esta obra exigía **$43.000.000, es decir, excedía en más de veintinueve (29) veces su capacidad,** y los competidores ESUCO y PETERSEN, THIELE Y CRUZ tenían capacidad de **$218.047.019** y **$182.066.418** respectivamente, es decir, centuplicaban la capacidad de AUSTRAL CONSTRUCCIONES.

Cabe destacar que, además, en este caso el monto de la obra fue aumentado unilateralmente por la AGVP, que como vimos a menos de un mes de la firma del convenio —que estipulaba un presupuesto estimado de **$68.200.200**— confeccionó el presupuesto oficial en $**87.578.826,53**, es decir, un **28,41%;** por lo que si a ello se suma el incremento obtenido por BÁEZ con su oferta, vemos que el monto del contrato fue de **$101.606.285,41;** es decir, un **48,98%** más que lo convenido (v. fs. 7/11, 307/8 y 431/5).

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas y **sin que la AGVP hubiese obtenido la aprobación expresa de ningún organismo de control externo,** el Jefe de Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la

AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 2008/07 homologando todo el proceso (v. fs. 439/79).

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 53 meses** y el costo de la obra aumentó de **$101.606.285,41** a **$152.589.114,56 (+50,18%),** monto que si se lo compara con el presupuesto del convenio, lo excede en **123,74%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

11. Expte. DNV n° 13.154/07 (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*")

El 6 de febrero de 2006 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Héctor GARRO— mediante el cual se acordaba la financiación de los trabajos en la Ruta Nacional n° 40 a cargo del Tesoro Nacional —con un presupuesto estimado de **$60.000.000**—, imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes respecto de las modificaciones de obra (v. fs. 432/3).

El 11 de abril de 2006, se firmó una addenda a dicho convenio —esta vez con las firmas de Nelson PERIOTTI y Juan Carlos VILLAFAÑE—, mediante la cual se incluyó a la obra el tramo de la Ruta Nacional n° 293, actualizando el presupuesto estimado a **$124.000.000** (v. fs. 439).

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 17 de abril de

2006, mediante el acta n° 30/06 (v. documentación a fs. 24/190 y aprobación a fs. 3).

A raíz de ello, el 9 de mayo de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1190/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 18/06, con un presupuesto oficial de **$123.200.000** (v. fs. 6/7).

En esta licitación se dio uno de los casos en los que se integró la comisión luego de las ofertas, puesto que el 30 de mayo de 2006 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas KANK Y COSTILLA, PETERSEN, EQUIMAC, GOTTI Y AUSTRAL CONSTRUCCIONES; y recién *un mes después,* el 30 de junio de 2006, el Presidente Juan Carlos VILLAFAÑE designó, mediante Resolución AGVP n° 1804/06, a los integrantes de la comisión (v. fs. 252/5 y 258/9).

Este fue uno de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, no sólo se constituyó una Comisión de Estudio y Preadjudicación *ad hoc*, sino que esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Alba CABRERA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Ernesto MORILLA— infringió la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de GOTTI y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que el 3 de agosto de 2006 aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES**,** como terminó ocurriendo (v. fs. 252/5).

Es inverosímil pensar que los integrantes de la comisión no supieran el vínculo existente entre GOTTI y AUSTRAL CONSTRUCCIONES, dado que no sólo son cuestiones que, como dijimos anteriormente, son conocidas en el reducido ámbito de la obra pública vial de una provincia —máxime en una jurisdicción en donde había pocos competidores—, sino que la conexión surge de la propia documentación de las ofertas que analizaron, puesto que Sergio Leonardo GOTTI era socio fundador de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y aportante de aumentos de capital social.

Además, los integrantes de la comisión aseguraron, al realizar el análisis de las ofertas, que la nómina de obras presentada por AUSTRAL CONSTRUCCIONES "cumple con lo exigido", pero simultáneamente indicaron que faltaba "presentar certificación" de los antecedentes; lo que es una contradicción, puesto que los pliegos disponían: "*todo antecedente que se invoque deberá estar avalado por certificación del contratante"*, por tanto mal puede "cumplir con lo exigido" quien no presentaba dicha certificación (v. arts. 2 y 3 del pliego particular de condiciones obrante a fs. 35/82).

Nótese la necesidad funcional de cometer esta irregularidad en esta etapa de la maniobra investigada: se trata de la primera licitación adjudicada a AUSTRAL CONSTRUCCIONES de manera individual y por entonces la firma no contaba con ninguna obra pública vial finalizada, razón por la cual era necesario, mediante un eufemismo como el que se adujo, *eludir* este requisito, para que, a partir de esta adjudicación y las siguientes, con el tiempo, la empresa pudiera reunir más antecedentes.

En este punto corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras siete**

obras (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 12, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04 y 8460/06), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 260/4 y 452).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

A raíz de la conclusión de la comisión, el 14 de agosto de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2188/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 23 de agosto de 2006, emitió la Resolución AGVP n° 2319/06 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 268/72).

El 25 de agosto de 2006, Raúl Gilberto PAVESI —en representación de la AGVP— y **Julio MENDOZA** —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 28 de agosto de 2006 mediante la Resolución AGVP n° 2385/06, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 275/9).

Cabe destacar que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 452 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 29 de agosto de 2006 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Por otra parte, a menos de diez meses de iniciada, esta obra fue sometida a una modificación, justificada en que la presentación del *proyecto definitivo* por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES exigía el ajuste de cantidades de ítems y la creación de nuevos ítems, aumentando el gasto en un **7,65%,** lo que implicaba **$11.023.962** —aproximadamente **U$S 3.533.321**, al cambio oficial de esa fecha, que era de 3,12— (v. fs. 294/418).

A pesar de que, como hemos explicado, los defectos en la documentación técnica no pueden ser justificativo de modificaciones si no han sido advertidos por la contratista, el Presidente Juan Carlos VILLAFAÑE, a través de la Resolución AGVP n° 3198/07, autorizó *ad referéndum* del Honorable Directorio este aumento, **sin requerir la intervención de los organismos de control externo que debían aprobar no sólo la licitación sino también cada modificación de obra**, según disponía el convenio (v. fs. 423/5, 426/8 y 432/3).

Esto provocó que el monto que la DNV en el convenio se había comprometido a financiar —**$124.000.000—** aumentase a $**155.167.756**, es decir, un **25,14%,** ello sin contar las redeterminaciones de precios que, por aumentos inflacionarios, correspondía adicionar luego (cfr. fs. 432/3 y 439).

Ahora bien, **a pesar de las numerosas irregularidades detectadas en este proceso licitatorio y sin que la AGVP hubiese obtenido la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe de Distrito n° 23 Raúl

Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, sin expedirse sobre ninguno de los vicios enumerados y valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 554/08, homologando todo el proceso (v. fs. 453/89).

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** y el costo de la obra aumentó de **$144.143.794,22** a **$319.094.692,30 (+121,37%);** 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).

12. Expte. DNV n° 11.707/06 (Remediación de canteras en Ruta Nacional n° 3, Tramo: "*Fitz Roy — Río Gallegos*")

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, aclarando que se podrán realizar también convenios particulares por cada obra; como ocurrió en este caso, en el que fue suscripto por PERIOTTI y VILLAFAÑE y se tomó, como presupuesto estimado de este tramo, la suma de **$55.000.000,** imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 2/3 y 254/5).

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 3 de agosto de 2006, mediante el acta n° 72/06 (v. documentación a fs. 8/78 y aprobación a fs. 79/80).

A raíz de ello, el 7 de agosto de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2065/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 28/06, con un presupuesto oficial de **$55.000.000** (v. fs. 82/3).

En esta licitación se dio uno de los casos en los que se integró la comisión luego de las ofertas, puesto que el 22 de agosto de 2006 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES y HELPORT; y el 30 de agosto de 2006, el Presidente Juan Carlos VILLAFAÑE designó, mediante Resolución AGVP n° 2408/06, a los integrantes de la comisión (v. fs. 234/7).

Cabe destacar que en este caso no pudo conocerse la oferta económica de la competencia de BÁEZ, puesto que fue rechazada *sin abrir el sobre propuesta*, en virtud de que HELPORT no cumplía con el requisito vinculado con la presentación de constancias 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.

Es ilustrativo, sin embargo, comprobar que, cuando se lee con detenimiento la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y la documentación presentada, se puede advertir que de las obras presentadas como antecedente por la firma de BÁEZ sólo la mitad son de naturaleza vial y, de entre éstas, ninguna estaba finalizada sino en plena ejecución, algunas recién iniciadas inclusive (v. fs. 203/6).

Es decir que, en definitiva, **AUSTRAL CONSTRUCCIONES *no cumplía tampoco* con el requisito de *haber ejecutado* obras similares en Santa Cruz**; de hecho, de las obras financiadas por DNV y adjudicadas a dicha empresa en la provincia, la primera finalizada fue esta misma, que concluyó recién en junio de 2007; y no parece haber existido otras obras viales —por ejemplo, costeadas con fondos provinciales— que puedan valer como antecedentes y que AUSTRAL CONSTRUCCIONES haya terminado para antes de esta oferta, puesto que, de haber existido, las hubiese acompañado como antecedentes.

Es necesario, en esta instancia, engarzar estas valoraciones con el rechazo a la oferta de HELPORT y el deliberado *incumplimiento* de numerosos requisitos por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES en las primeras licitaciones en las que resultó adjudicataria: **para que el plan criminal pudiera concretarse sin fisuras, era necesario, por un lado, *eximir* a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, en las primeras licitaciones, del cumplimiento de los requisitos vinculados a los antecedentes —ya que no tenía— y aceptar su oferta sin el rechazo que le hubiere correspondido; y, por otra parte, descartar *in limine* las ofertas competidoras —sin que llegase a conocer la cotización—, argumentando incumplimientos formales.**

Mediante esta estrategia, se obtuvo el efecto buscado: AUSTRAL CONSTRUCCIONES pudo firmar sus primeros contratos de obras públicas nacionales a pesar de no cumplir con los requisitos y, simultáneamente, la empresa HELPORT no se presentó en ninguna otra licitación en la que compitiera AUSTRAL CONSTRUCCIONES, la empresa *preseleccionada* para ganar las obras.

Por otro lado, corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante

técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras ocho (8) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 12, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06 y 13.154/07), lo que no impidió que se aceptase su designación (v. fs. 194/5).

Para más, de los propios antecedentes de obras anteriores que aportó la empresa surge que AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba llevando adelante catorce (14) obras —las ocho analizadas y seis que no fueron financiadas por la DNV y por ende no constituyeron materia de esta pesquisa— y **en las planillas de dichos antecedentes se aclara expresamente que en las 14 obras representante técnico era José Carlos PISTÁN** (v. fs. 196/206).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí;** en particular, en esta licitación se presentaron por primera vez (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color verde).

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 207/8 y 224/5).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 207/8).

A pesar de todo lo reseñado, el 1 de septiembre de 2006, la comisión sugirió la preadjudicación a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., por ser la única propuesta vigente, debido al rechazo de HELPORT (v. fs. 238/40).

A raíz de ello, el 4 de septiembre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2442/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 8 de septiembre de 2006, emitió la Resolución AGVP n° 2510/06 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 242/3 y 245/6).

El mismo día, Raúl Gilberto PAVESI —en representación de la AGVP— y **Julio MENDOZA** —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 18 de septiembre de 2006 mediante la Resolución AGVP n° 2587/06, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 247/50).

Cabe destacar que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 253 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 11 de septiembre de 2006 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas y **sin que la AGVP hubiese obtenido la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 806/07, homologando todo el proceso (v. fs. 257/62, 267, 269, 273/5, 278, 279/81 y 283/6).

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 veremos en los expedientes DNV n° 16.751/11, 1615/08, 1616/08 y 1614/08, los equipos de maquinaria propuestos para realizar estos trabajos fueron propuestos también en las cuatro obras señaladas, 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 REMEDIACIÓN DE CANTERAS EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*FITZ ROY — RÍO GALLEGOS*" 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.

13. Expte. DNV n° 13.191/06 (Obras básicas y pavimento en Ruta Nacional n° 3, Tramo: "*Av. Circunvalación Caleta Olivia*")

El 5 de septiembre de 2003 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Rodolfo VILLA— mediante el cual se acordaba la financiación de esta obra a cargo del Tesoro Nacional (v. fs. 2/5).

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 julio de 2006, mediante el acta n° 48/06 (v. documentación a fs. 174/407 y aprobación a fs. 11/2).

A raíz de ello, el 31 de julio de 2006 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2036/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 27/06, con un presupuesto oficial de **$126.500.000** (v. fs. 13/4).

Aquí nuevamente se invirtió el orden de los pasos que el procedimiento prevé, pues el 4 de septiembre de 2006 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas ESUCO, AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA y PETERSEN, THIELE Y CRUZ; y el 13 de septiembre de 2006, el Presidente Juan Carlos VILLAFAÑE designó, mediante Resolución AGVP n° 2638/06, a los integrantes de la comisión, que sugirieron preadjudicar la obra a la empresa AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 138/9, 141/2 y 143/7).

En este punto corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras nueve (9) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 12, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07 y 11.707/06), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 57/8).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este caso la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 64/5 y 71/3).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 64/5).

Por otro lado, 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.

Como vimos, nada de esto impidió que la comisión sugiriera la preadjudicación en favor de BÁEZ, a raíz de lo cual el 22 de septiembre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2682/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 27 de septiembre de 2006, emitió la Resolución AGVP n° 2686/06 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 149/52).

El mismo día, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 28 de septiembre de 2006 mediante la Resolución

AGVP n° 2749/06, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 153/8).

Cabe destacar que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 408 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 28 de septiembre de 2006 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 298/07, homologando todo el proceso (v. fs. 409/25, 428/30, 433, 434/7 y 439/42).

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 133 meses** y el costo de la obra aumentó de **$146.110.804,24** a **$711.071.918,69 (+386,67%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

Además, no puede soslayarse que este es uno de los casos de *sobreprecios* detectados y que los montos cotizados por BÁEZ son superiores en un 100,13% 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 43%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

14. Expte. DNV n° 16.751/11 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 3, Tramo: "*Límite con Chubut — Monte Aymond*")

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, aclarando que se podrán realizar también convenios particulares por cada obra; como ocurrió en este caso, en el que fue suscripto por PERIOTTI y VILLAFAÑE, 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 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 VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2680/06 y *ad referéndum* 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).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, el 13 de octubre de 2006 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas KANK Y COSTILLA, GOTTI Y AUSTRAL CONSTRUCCIONES; y el 26 de octubre de 2006 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 314/5 y 316/9).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Alba CABRERA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Guillermo TORRES— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de GOTTI y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo (v. fs. 323/4).

Cabe destacar que MANSILLA, CABRERA y PASIECZNIK habían integrado también, dos meses antes, la comisión que cometió la misma irregularidad en el expediente DNV n° 13.154/07, tal como detallamos anteriormente.

En este punto corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras diez (10) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 12, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06 y 13.191/06),

lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 316/9).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color verde).

Es decir que, tras su presentación en el expediente n° 11.707/06 y la iniciación de dicha obra el 10 de septiembre de 2006, la misma maquinaria se propuso nuevamente en esta licitación, en octubre de 2006, pese a que **ni siquiera se había finalizado con la primera donde estaba involucrada esa maquinaria, lo cual aconteció recién en junio de 2007**.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 214/5 y 309/11).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente

inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 214/5).

Por otro lado, 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.

Como vimos, nada de esto impidió que la comisión sugiriera la preadjudicación en favor de BÁEZ, a raíz de lo cual el 27 de octubre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3031/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 2 de noviembre de 2006, emitió la Resolución AGVP n° 3100/06 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 323/6).

El 3 de noviembre de 2006, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y **Julio MENDOZA** —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 15 de noviembre de 2006 mediante la Resolución AGVP n° 3273/06, firmada por Raúl Gilberto PAVESI, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 328/40).

Cabe destacar que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de*

Obras Públicas"; **al firmar este contrato se violentó abiertamente dicha disposición, pues directamente *no se acompañó el certificado de adjudicación,*** vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Pese a las irregularidades descriptas y **sin que la AGVP hubiese obtenido la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, los Jefes del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH y Mauricio COLLAREDA, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE** y el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI** dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, sin expedirse sobre ninguno de los vicios enumerados y valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 699/13, homologando todo el proceso (v. fs. 342/4, 345/54 y 360/2).

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** y el costo de la obra aumentó de **$115.779.177,87** a **$138.489.500,50 (+19,62%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

15. Expte. DNV n° 2253/07 (Repavimentación en Ruta Nacional n° 3, Tramo: "*Progresiva 1970,4 — 2026*")

El 26 de abril 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 financiación de obras de repavimentación en las rutas nacionales n° 3 y 281; y luego el 13 de octubre de 2006 se firmó otro convenio, por este tramo de esta ruta, a través del cual se disponía que el Tesoro Nacional costearía los trabajos —con un presupuesto estimado de **$96.000.000**—, imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación

expresa emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 3/5 y 295/6).

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 17 de octubre de 2006, mediante el acta n° 87/06 (v. documentación a fs. 16/191 y aprobación a fs. 8/9).

A raíz de ello, el mismo día el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2886/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 34/06, con un presupuesto oficial de **$95.648.700,01,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 10/1).

El 16 de noviembre de 2006, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: AUSTRAL CONSTRUCCIONES, PETERSEN, THIELE Y CRUZ y KANK Y COSTILLA (v. fs. 212).

Corresponde señalar que, al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras once (11) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 12, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06 y 16.751/11), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 213/6).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal

como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí;** en particular, en esta licitación se presentaron por primera vez (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color rojo).

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 197/8 y 255/7).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 197/8).

Por otro lado, 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.

A pesar de lo expuesto, el 1 de diciembre de 2006, la comisión sugirió la preadjudicación a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., por ser la propuesta económica más favorable (v. fs. 213/6).

A raíz de ello, el 12 de diciembre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3702/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 28 de diciembre de 2006, emitió la Resolución AGVP n° 3910/06 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 217/20).

El 5 de enero de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 5 de enero de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 19/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 258/62).

Cabe destacar que, a pesar de que el art. 8 del pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 14° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas y sin que la AGVP hubiese obtenido la aprobación expresa de ningún organismo de control externo, el

Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 524/07, homologando todo el proceso (v. fs. 273/320).

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 83 meses** y el costo de la obra aumentó de **$107.719.737,25** a **$232.914.107 (+116,22%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

16. 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).

A raíz de ello, el 30 de octubre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3041/06 y *ad referéndum* 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).

El 24 de noviembre de 2006, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., PETERSEN, THIELE Y CRUZ y EQUIMAC (v. fs. 204).

En este punto corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras doce (12) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 12, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11 y 2253/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 159/61).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí;** en particular, en esta licitación se presentaron por primera vez (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color azul).

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 166/7 y 201/3).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 166/7).

Por otro lado, 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.

A pesar de lo expuesto, el 15 de diciembre de 2006, la comisión sugirió la preadjudicación a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., por ser la propuesta económica más favorable (v. fs. 205/8).

A raíz de ello, el 20 de diciembre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3789/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 27 de diciembre de 2006, emitió la Resolución AGVP n° 3843/06 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 209/12).

El 5 de enero de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública,

que fue formalmente aprobado el ese mismo día mediante la Resolución AGVP n° 18/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 218/22).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 14° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A.**

A fs. 234 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 6 de enero de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Cabe destacar también, 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, requisito que tampoco fue cumplido** (v. fs. 3/6).

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson

PERIOTTI dictase las Resoluciones n° 295/07 y 2034/07, homologando todo el proceso (v. fs. 235/42, 244/6, 247/9, 253, 254/6 y 258/61).

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** y el costo de la obra aumentó de **$123.783.022,11** a **$219.579.496,07 (+77,39%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

17. 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 VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3563/06 y *ad 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).

El 18 de diciembre de 2006, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA y PETERSEN, THIELE Y CRUZ (v. fs. 210).

En este punto corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras**

trece (13) obras (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 12, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07 y 6746/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 171/3).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color azul).

Al respecto, tras su presentación en el expediente n° 6746/07 en noviembre de 2006, la misma maquinaria se propuso nuevamente en diciembre de 2006 para la realización de esta obra, cuando **ni siquiera se había finalizado con la primera donde se encontraba afectada esa maquinaria, lo que aconteció recién luego de 6 años (febrero de 2013) cuando se preveía un plazo inicial de 2 años**.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 179/80 y 2067).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se

encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 179/80).

Por otro lado, 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.

A pesar de lo expuesto, el 21 de diciembre de 2006, la comisión sugirió la preadjudicación a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., por ser la propuesta económica más favorable (v. fs. 211/4).

A raíz de ello, el 10 de enero de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 66/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 17 de enero de 2007, el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Raúl Gilberto PAVESI emitió la Resolución AGVP n° 115/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 215/8).

El 22 de enero de 2007, Raúl Gilberto PAVESI —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 23 de enero de 2007 mediante la Resolución

AGVP n° 261/07, firmada por el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Raúl Gilberto PAVESI, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 225/9).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 14° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 230 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 24 de enero de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

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, a pesar de las irregularidades descriptas, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase las resoluciones n° 294/07 y 15/07, homologando todo el proceso (v. fs. 231/7, 239/41, 242/4, 245, 246/9, 251 y 253/6).

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** y el costo de la obra aumentó de **$241.127.142,61** a **$534.206.747,34 (+121,55%);** 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).

18. 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).

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 VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3836/06 y *ad referéndum* 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).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

El 24 de enero de 2007 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas KANK Y COSTILLA, PETERSEN, THIELE Y CRUZ y AUSTRAL CONSTRUCCIONES; y el 30 de enero de 2007 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 137 y 138/41).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por Manuel Ángel DÍAZ, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Cabe destacar que PASIECZNIK había integrado también, en agosto y octubre de 2006, la comisión que cometió la misma irregularidad en los expedientes DNV n° 13.154/07 y 16.751/11, tal como detallamos anteriormente.

En este punto corresponde señalar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras catorce (14) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 12, 25, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06,

13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07 y 6748/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 120/2).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color verde).

Es decir que, tras su presentación en el expediente n° 11.707/06 y 16.751/11 y la iniciación de dichas obras en septiembre y noviembre de 2006 respectivamente, la misma maquinaria se propuso nuevamente en esta licitación, en enero de 2007, pese a que **ni siquiera se había finalizado con la primera donde estaba involucrada esa maquinaria, lo cual aconteció recién en junio de 2007**.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 111/4 y 123/4).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de

sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 123/4).

Por otro lado, 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.

Por otra parte, a la fecha en que se expidió la comisión, 30 de enero de 2007, el Presidente de la AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE 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 VILLAFAÑE mediante la Resolución AGVP n° 363/07, *ad referéndum* del Honorable Directorio; ese mismo día Juan Carlos VILLAFAÑE firmó el contrato de obra pública; en la misma jornada emitió la Resolución AGVP n° 375/07 —*ad referéndum* 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 se fingió que la comisión realizaba un análisis de las ofertas para *simular* un procedimiento real, pues en

verdad la decisión de preadjudicar la había tomado Juan Carlos VILLAFAÑE *antes* de que la comisión opinase al respecto.

Cabe destacar 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, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 14° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

En este punto corresponde resaltar que el 9 de enero de 2008 Nelson PERIOTTI y Raúl Gilberto PAVESI firmaron una *addenda* al convenio marco de mitigación ambiental que regía esta obra, en la cual se acordó que aquellas obras que no tenían convenio particular —como esta— podrían ser objeto de reintegro de la DNV bajo ciertas condiciones, entre las cuales se disponía expresamente que la documentación provincial debía contar con la aprobación correspondiente de los organismos de control externos (v. art. 4 "a", fs. 173/6).

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson

PERIOTTI dictase la Resolución n° 879/08, homologando todo el proceso (v. fs. 153/9, 165, 167, 168/72, 179 y 180/3).

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** y el costo de la obra aumentó de **$82.122.005,38** a **$98.121.704,11 (+19,48%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

19. Expte. DNV n° 9067/07 (Obras básicas y enripiado en Ruta Provincial n° 9, Tramo: "*Ruta Nacional n° 3 — Ruta Nacional n° 40*")

Este emblemático caso de corrupción ya fue tratado en anteriores oportunidades, pues fue esta la licitación en que la DNV se comprometió a financiar *el monto exacto* de la oferta de BÁEZ, *antes* de que ésta resultara *formalmente* elegida.

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° 103/06 (v. documentación a fs. 25/146 y aprobación a fs. 8/9).

A raíz de ello, el 1 de diciembre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3564/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 38/06, con un presupuesto oficial de **$199.680.000,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 10/11).

El 29 de enero de 2007, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: **1)** la firma KANK Y COSTILLA que cotizó $245.361.623,83; **2)** la empresa

PETERSEN, THIELE Y CRUZ que ofertó $242.754.420,92; y **3)** la sociedad AUSTRAL CONSTRUCCIONES que presupuestó **$238.248.064,42**.

Como vimos, pocos días antes —23 de enero de 2007— se había firmado el 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 VILLAFAÑE— mediante el cual se acordaba la financiación de dos obras a cargo del Tesoro Nacional —en referencia a esta, el presupuesto estimado era de $**238.248.064,42**—, imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 3/6).

Tal como señalamos en numerosas oportunidades, el convenio fue realizado *a la medida* de la cotización de Lázaro Antonio BÁEZ, revelando así anticipadamente la intención de la agencia vial*, previa al análisis formal de las ofertas*, de adjudicar la obra al empresario que, a la vez, era socio comercial de la familia KIRCHNER.

Además de ese vicio, en este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**; a la vez que la Comisión de Estudio y Preadjudicación fue modificada *después* de las ofertas.

En efecto, el 26 de febrero de 2007 el Presidente de la AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE emitió la Resolución AGVP n° 675/07, por la cual decidió, *ad referéndum* del Honorable Directorio, *modificar* la integración de la comisión, sin fundamentar las razones, quitando de ella a Gustavo PEREYRA y poniendo en su lugar al Ing. Elio GONZÁLEZ, a la par que mantuvo como integrantes al CPN Gerardo Daniel MANSILLA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el Ing. Daniel LÓPEZ GERALDI (v. fs. 195).

En cuanto a la modificación, es útil conocer que Gustavo PEREYRA fue removido de la comisión en otra licitación —expte. DNV n° 6747/07, que analizaremos luego de éste— y después de ello no fue designado para intervenir en ninguna de las licitaciones investigadas; mientras que Elio GONZÁLEZ fue colocado en lugar de PEREYRA no sólo en esta licitación sino en la siguiente —n° 6747/07— y después intervino en otras tres comisiones más, adjudicando las obras a BÁEZ.

Ahora bien, esta particular conformación de la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo, el mismo día de su constitución, el correspondiente análisis de las ofertas, sugiriendo la preadjudicación a AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 196/9).

Tal como adelantamos, esta comisión violó lo estipulado por la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Cabe destacar que PASIECZNIK había integrado también la comisión que cometió la misma irregularidad en los expedientes DNV n° 13.154/07 —junio de 2006—, 16.751/11 —octubre de 2006— y 1615/08 —enero de 2007—, mientras que MANSILLA había hecho lo propio en los expedientes DNV n° 13.154/07 y 16.751/11 y LÓPEZ GERALDI en el n° 1615/08; tal como detallamos anteriormente.

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante

técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras quince (15) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 12, 25, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07 y 1615/08), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 187/8).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color azul).

Al respecto, tras su presentación en el expediente n° 6746/07 —noviembre de 2006— y 6748/07 —diciembre de 2006—, la misma maquinaria se propuso nuevamente en enero de 2007 para la realización de esta obra, cuando **ni siquiera se había finalizado con la primera donde se encontraba afectada esa maquinaria, lo que aconteció recién luego de 6 años (febrero de 2013) cuando se preveía un plazo inicial de 2 años**.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha*

de incorporación: según plan de trabajos"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 170/1 y 189/90).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 189/90).

Por otro lado, 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.

A pesar de lo expuesto, hemos visto que los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación, el mismo día de su constitución, sugirieron preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 196/9).

A raíz de ello, el 27 de febrero de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 721/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 5 de marzo de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 776/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 200/3).

El 5 de marzo de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 6 de marzo de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 802/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 202/9).

A fs. 221 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 6 de marzo de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviera la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 32/07, homologando todo el proceso (v. fs. 222/54).

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 105 meses** y el costo de la obra aumentó de **$238.248.064,42** a **$547.850.683,90 (+129,95%);** pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 96%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

20. Expte. DNV n° 6747/07 (Obras básicas y repavimento en Ruta Nacional n° 40, Tramo: "*Güer Aike — Punta Loyola*", Sección: "*Autovía Güer Aike — Río Gallegos*")

El 21 de diciembre de 2006 se firmó un convenio entre la DNV -representada por Nelson PERIOTTI- y la AGVP — representada por Juan Carlos VILLAFAÑE— mediante el cual se acordaba la financiación de esta obra a cargo del Tesoro Nacional —con un presupuesto estimado de **$121.000.000**—, imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 3/5).

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° 115/06 (v. documentación a fs. 32/221 y aprobación a fs. 8/9).

A raíz de ello, el 26 de diciembre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3835/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 47/06, con un presupuesto oficial de **$121.000.000,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 10/1).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**; a la vez que la Comisión de Estudio y Preadjudicación fue modificada *después* de las ofertas.

En efecto, el 29 de enero de 2007 se realizó la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas KANK Y COSTILLA, PETERSEN,

THIELE Y CRUZ y la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI" (v. fs. 334).

Ahora bien, el 22 de febrero de 2007, el Presidente de la AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE emitió la Resolución AGVP n° 648/07, por la cual decidió, *ad referéndum* del Honorable Directorio, *modificar* la integración de la comisión, sin fundamentar las razones, quitando de ella a Gustavo PEREYRA y Claudio HELM y poniendo en su lugar a la ingeniera Claudia OLIVA y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI, a la par que mantuvo como integrantes al CPN Gerardo Daniel MANSILLA y el arquitecto Jorge PASIECZNIK (v. fs. 335).

Pues bien, esta nueva comisión infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de la UTE "AUSTRAL CONSTRUCCIONES — GOTTI" se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a UTE AUSTRAL CONSTRUCCIONES-GOTTI, como terminó ocurriendo.

Tal como se explicó en la obra anterior, PEREYRA fue excluido de dos comisiones y luego no fue designado en ninguna otra licitación decidida en favor de BÁEZ; y lo mismo ocurrió con HELM, quien nunca llegó a dictaminar en estos casos por ser removido antes del análisis.

Por el contrario, para ese entonces tanto OLIVA —v. exptes. DNV n° 1615/08— como LÓPEZ GERALDI —v. exptes. DNV n° 1615/08 y 9067/07— ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ; PASIECZNIK había integrado la comisión que cometió la misma irregularidad en los expedientes DNV n° 13.154/07 —junio de 2006—, 16.751/11 —octubre de 2006—, 1615/08 —enero de 2007— y 9067/07 —febrero de 2007—, mientras que

MANSILLA había hecho lo propio en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11 y 9067/07; tal como detallamos anteriormente.

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras dieciséis (16) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 9, 12, 25, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08 y 9067/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 323/4).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a la UTE AUSTRAL CONSTRUCCIONES-GOTTI sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la UTE *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 306/10 y 325/6).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por la UTE AUSTRAL CONSTRUCCIONES-GOTTI, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial

efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 325/6).

A pesar de lo expuesto, hemos visto que los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación, al día siguiente de su constitución, sugirieron preadjudicar la obra a la UTE AUSTRAL CONSTRUCCIONES-GOTTI (v. fs. 336/9).

A raíz de ello, el 27 de febrero de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 717/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a la UTE AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.-GOTTI y, el 6 de marzo de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 801/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 340/3).

El 6 de marzo de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de la UTE— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado ese mismo día mediante la Resolución AGVP n° 805/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 344/9).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 361 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 7 de marzo de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

A pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviera la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH y el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA** dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado (v. fs. 362/9 y 374/6).

Es llamativo, por otra parte, que en el expediente DNV de esta obra **no se encuentra agregada la resolución homologatoria de Nelson PERIOTTI**, lo que no impidió que la DNV reintegrase a la AGVP la totalidad del dinero gastado.

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 67 meses** y el costo de la obra aumentó de **$142.469.312,66** a **$206.454.797,95 (+44,91%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

21. Expte. DNV n° 12.309/07 (Obras básicas y repavimento en Ruta Nacional n° 288, Tramo: "*Comandante Luis Piedrabuena — Estancia La Julia*", Sección: "*Autovía Güer Aike — Río Gallegos*")

Según lo informado por la Dirección Nacional de Vialidad mediante nota SAJ n° 1366 del 23 de marzo de 2017, el expediente madre de esta obra se encuentra en reconstrucción, razón por la cual sobre este proceso licitatorio sólo se cuenta con la información obtenida a partir de la nota presentada por la DNV el 14 de octubre de 2016, consistente en un juego de copias de las piezas más importantes de esta licitación, del cual se hará el análisis a continuación (cfr. fs. 2627, prueba n° **398** y DVD de prueba n° **331**).

Quedó establecido que la financiación de esta obra a cargo del Tesoro Nacional emana en virtud del convenio celebrado entre la DNV y la AGVP, que fue convalidado mediante la Resolución DNV n° 709/07 del 3 de mayo de 2007.

Asimismo, sabemos también que mediante la Resolución AGVP n° 3837/06 se decidió, *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 49/06, con un presupuesto oficial de **$192.982.650** (v. fs. 258/9 de expte. AGVP 464.589/06).

El 29 de enero de 2007, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: KANK Y COSTILLA (que cotizó **$232.483.014,13**), AUSTRAL CONSTRUCCIONES (que cotizó **$229.053.947,40**), PETERSEN, THIELE Y CRUZ (que cotizó **$236.666.934,09**) y GOTTI (que cotizó **$225.759.596,47**) (v. fs. 235/6 de expte. DNV n° 12.309/07).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, la comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA, de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de GOTTI se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a GOTTI S.A., como terminó ocurriendo (v. fs. 238/41).

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro nombrados ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07 y 6747/07; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08 y 6747/07; LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07 y 6747/07; y PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07 y 6747/07).

A raíz de la conclusión de la comisión, el 27 de febrero de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 716/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a GOTTI S.A. y, el 6 de marzo de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 800/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 242/5).

El mismo día, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Manuel PARRAS —por GOTTI S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado mediante Resolución AGVP firmada el mismo día por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 246/50).

Debido a que el expediente se encuentra en reconstrucción, no contamos con las constancias del proceso de homologación de la DNV, pero sí se encuentra incorporada al sumario la Resolución DNV n° 162/08 por la cual Nelson PERIOTTI, el 5 de febrero de 2008, decidió homologar la licitación de la AGVP (v. DVD de prueba n° **331**).

Por otra parte, cabe señalar que esta obra fue transferida de GOTTI a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, mediante *cesión de contrato de obra pública* celebrada el 6 de abril de 2009 entre Sergio Leonardo GOTTI y Julio Enrique

MENDOZA, que fue *notificada* a Maximiliano Jorge KABALA —Subdirector de Administración de la AGVP— el 27 de abril de 2009, lo que explicaría por qué en el gráfico n° 6 figura a nombre de AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. escritura n° 122 y n° 174 ante el Esc. Ricardo Leandro ALBORNOZ, obrante en prueba n° **456**).

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** y el costo de la obra aumentó de **$225.759.596,47** a **$356.336.879 (+57,84%);** pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 95% y no se había realizado la recepción provisoria** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

22. 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.

El 31 de enero de 2007 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos

VILLAFAÑE— 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).

El 27 de febrero de 2007, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: KANK Y COSTILLA, GOTTI, PETERSEN, THIELE Y CRUZ y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 252).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, la comisión —integrada por el Manuel Ángel DÍAZ, la ingeniera Claudia OLIVA, el MMO Carlos MANCILLA y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA, de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de GOTTI se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo (v. fs. 253/6).

Recordemos que, para ese entonces, tres de los cuatro nombrados ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (DÍAZ en el expte. DNV n° 1615/08; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07 y 12.309/07; LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07 y 12.309/07).

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras diecisiete (17) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 9, 12, 25, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07 y 6747/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 194/5).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color rojo).

En efecto, tras su presentación en el expediente n° 2253/07 y la iniciación de la obra el 6 de enero de 2007, la misma maquinaria se propuso nuevamente en esta obra, a pesar de que **ni siquiera se había concluido con la primera donde se encontraba afectada esa maquinaria, la que se concluyó luego de prácticamente 7 años (diciembre de 2013) cuando se preveía un plazo inicial de 2 años**.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha*

de incorporación: según plan de trabajos"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 196/7 y 207/49).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 196/7).

Por otro lado, 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.

A pesar de todo lo expuesto, el 5 de marzo de 2007, la comisión sugirió la preadjudicación a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A., lo que motivó que el 12 de marzo de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 881/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 17 de marzo de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 1039/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 258/60).

El 7 de marzo de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL

CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 7 de marzo de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 1041/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 261/6).

A fs. 278 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 22 de marzo de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 1450/07, homologando todo el proceso (v. fs. 279/304).

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** y el costo de la obra aumentó de **$203.656.370,71** a **$383.711.280,12 (+88,41%);** 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).

23. Expte. DNV n° 10.477/07 (Repavimentación en Ruta Nacional n° 281, Tramo: "*Puerto Deseado — Empalme RN n° 3*", Sección: "*Km 58,95 — Empalme RN n° 3*")

El 21 de diciembre de 2006 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFAÑE— 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).

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° 113/06 (v. documentación a fs. 26/138 y aprobación a fs. 8/9).

A raíz de ello, el 26 de diciembre de 2006 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 3834/06 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 46/06, con un presupuesto oficial de **$93.700.000,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 10/1).

El 29 de enero de 2007, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: KANK Y COSTILLA, AUSTRAL CONSTRUCCIONES, y PETERSEN, THIELE Y CRUZ (v. fs. 225).

Ahora bien, el mismo día, el Presidente de la AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE emitió la Resolución AGVP n° 649/07, por la cual decidió, *ad referéndum* del Honorable Directorio, *modificar* la integración de la comisión, sin

fundamentar las razones, quitando de ella a Gustavo PEREYRA y Claudio HELM y poniendo en su lugar a la ingeniera Claudia OLIVA y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI, a la par que mantuvo como integrantes al CPN Gerardo Daniel MANSILLA y el arquitecto Jorge PASIECZNIK; es decir, **el mismo cambio de integración de la comisión que hizo en el expediente DNV n° 6747/07** (v. fs. 226).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta nueva comisión infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de la nueva comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad; a diferencia de PEREYRA y HELM que, hasta esa fecha, no lo habían hecho y, como hemos visto, nunca más fueron designados en comisiones para estudiar ofertas de BÁEZ (MANSILLA había participado en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07 y 12.309/07; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07 y 5164/07; LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07 y 5164/07; y PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07 y 12.309/07).

A raíz de la sugerencia de la comisión, el 27 de febrero de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 722/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA S.A. y, el 5 de marzo de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 775/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 231/4).

El 6 de marzo de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Héctor Carlos COSTILLA —por KANK Y COSTILLA S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el mismo día mediante la Resolución AGVP n° 804/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 235/40).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 241 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 13 de abril de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control Gustavo GENTILI, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el

Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 1544/08, homologando todo el proceso (v. fs. 242/9, 257, 263/5, 270, 271/4 y 276/9).

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 44 meses** y el costo de la obra aumentó de **$108.048.056,91** a **$150.017.682,98 (+38,84%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

24. Expte. DNV n° 7078/07 (Obras básicas y pavimento en Ruta Nacional n° 40, Tramo: "*Rospentek — Güer Aike*", Sección: "*Estancia Buitreras — Güer Aike*")

El 31 de enero de 2007 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFAÑE— 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).

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 febrero de 2007, mediante el acta n° 14/07 (v. documentación a fs. 33/171 y aprobación a fs. 8/9).

A raíz de ello, el 6 de febrero de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 423/07 y *ad referéndum*

del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 3/07, con un presupuesto oficial de **$99.700.000,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 10/1).

El 22 de marzo de 2007, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: GOTTI, PETERSEN, THIELE Y CRUZ, AUSTRAL CONSTRUCCIONES y KANK Y COSTILLA (v. fs. 232).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA, GOTTI S.A. y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07 y 10.477/07; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07 y 10.477/07; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07,

12.309/07 y 10.477/07; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07 y 10.477/07).

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras dieciocho (18) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 9, 12, 25, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07, 6747/07 y 5164/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 187/8).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color rojo).

En efecto, tras su presentación en los expedientes n° 2253/07 y 5164/07 y la iniciación de ambas obras en enero y marzo de 2007, la misma maquinaria se propuso nuevamente en esta obra, a pesar de que **ni siquiera se había concluido con la primera donde se encontraba afectada esa maquinaria, la que se concluyó luego de prácticamente 7 años (diciembre de 2013) cuando se preveía un plazo inicial de 2 años**.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 189/90 y 228/9).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 189/90).

Por otro lado, 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.

A pesar de todo lo expuesto, el 27 de marzo de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1213/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 4 de abril de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 1333/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 237/40).

El 4 de abril de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el mismo día mediante la Resolución AGVP n° 1340/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 241/6).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 247 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 9 de abril de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 1473/07, homologando todo el proceso (v. fs. 248/80).

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 55 meses** y el costo de la obra aumentó de **$118.995.444,11** a **$186.944.027,89 (+57,10%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

25. Expte. DNV n° 8605/07 (Obras básicas y pavimento en Ruta Nacional n° 40, Tramo: "*Rospentek — Güer Aike*", Sección: "*Bella Vista — Estancia Buitreras*")

El 31 de enero de 2007 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFAÑE— 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).

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 5 de febrero de 2007, mediante el acta n° 15/07 (v. documentación a fs. 34/212 y aprobación a fs. 8/9).

A raíz de ello, el 6 de febrero de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 422/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 4/07, con un presupuesto oficial de **$100.700.000,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 10/1).

El 22 de marzo de 2007, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron:

KANK Y COSTILLA, AUSTRAL CONSTRUCCIONES y PETERSEN, THIELE Y CRUZ (v. fs. 302).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07 y 7078/07; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07 y 7078/07; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07 y 7078/07; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07 y 7078/07).

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras**

diecinueve (19) obras (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 9, 12, 25, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 5164/07 y 7078/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 228/9).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color rojo).

En efecto, tras su presentación en los expedientes n° 2253/07, 5164/07 y 7078/07 la iniciación de dichas obras en enero y marzo de 2007, la misma maquinaria se propuso nuevamente en esta obra, a pesar de que **ni siquiera se había concluido con la primera donde se encontraba afectada esa maquinaria, la que se concluyó luego de prácticamente 7 años (diciembre de 2013) cuando se preveía un plazo inicial de 2 años**.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 230/1 y 298/9).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 230/1).

Por otro lado, 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.

A pesar de todo lo expuesto, el 27 de marzo de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1212/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 4 de abril de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 1332/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 307/10).

El 4 de abril de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y **Fernando BUTTI** —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el mismo día mediante la Resolución AGVP n° 1339/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 311/6).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 423/08, homologando todo el proceso (v. fs. 317/47).

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 80 meses** y el costo de la obra aumentó de **$120.273.458,53** a **$203.893.512,15 (+69,52%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

26. 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 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).

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 VILLAFAÑE 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).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

El 26 de marzo de 2007 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA y PETERSEN, THIELE Y CRUZ; y el 28 de marzo de 2007 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 133 y 134/7).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK

y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07 y 8605/07; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07 y 8605/07; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07 y 8605/07; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07 y 8605/07).

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veinte (20) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 9, 12, 25, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07 y 8605/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 113/4).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color verde).

Es decir que, tras su presentación en el expediente n° 11.707/06. 16.751/11 y 1615/08 y la iniciación de dichas obras en septiembre y noviembre de 2006 y febrero de 2007 respectivamente, la misma maquinaria se propuso nuevamente en esta licitación, en marzo de 2007, pese a que **ni siquiera se había finalizado con la primera donde estaba involucrada esa maquinaria, lo cual aconteció recién en junio de 2007**.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 115/6 y 128/30).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente

inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 115/6).

Por otro lado, 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.

A pesar de lo expuesto, el 28 de marzo de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1231/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 9 de abril de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 1345/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 138/41).

El 9 de abril de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 10 de abril de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 1368/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 142/6).

Cabe destacar 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, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO**, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 861/08, homologando todo el proceso (v. fs. 147/77).

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** y el costo de la obra aumentó de **$121.934.469,85** a **$145.743.207,46 (+19,53%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

27 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 VILLAFAÑE— 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 VILLAFAÑE 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).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

El 26 de marzo de 2007 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA y PETERSEN, THIELE Y CRUZ; y el 27 de marzo de 2007 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 177 y 178/81).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e

inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07 y 1616/08; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07 y 1616/08; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07 y 1616/08; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07 y 1616/08).

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veintiún (21) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 9, 12, 25, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07 y 1616/08), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 178/81).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color azul).

Al respecto, tras su presentación en el expediente n° 6746/07 —noviembre de 2006—, 6748/07 —diciembre de 2006— y 9067/07 —febrero de 2007—, la misma maquinaria se propuso nuevamente en marzo de 2007 para la realización de esta obra, cuando **ni siquiera se había finalizado con la primera donde se encontraba afectada esa maquinaria, lo que aconteció recién luego de 6 años (febrero de 2013) cuando se preveía un plazo inicial de 2 años**.

Por otro lado, 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.

A pesar de lo expuesto, el 28 de marzo de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1230/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 9 de abril de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 1344/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 182/5).

El 9 de abril de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 10 de abril de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 1367/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 186/91).

Cabe destacar 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, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 192 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 13 de abril de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 16/07, homologando todo el proceso (v. fs. 193/9, 203/5, 209, 210/3 y 215/8).

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** y el costo de la obra aumentó de **$223.276.678,50** a **$510.534.257,76 (+128,66%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5), pese a lo cual a la fecha de la denuncia que diera origen a estos obrados, el grado de avance de la obra era del 77%.

28. Expte. DNV n° 10.474/07 (Repavimentación en Ruta Nacional n° 281, Tramo: "*Accesos a Puerto Deseado*")

La financiación a cargo del Tesoro Nacional surge del convenio firmado entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI—, la Municipalidad de Puerto Deseado —en la persona del Arturo RODRÍGUEZ— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFAÑE—, con un presupuesto estimado de **$47.000.000,** imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 3/5).

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 12 de enero de 2007, mediante el acta n° 1/07 (v. documentación a fs. 20/179 y aprobación a fs. 8/9).

A raíz de ello, el 12 de enero de 2007 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 93/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 1/07, con un presupuesto oficial de **$67.200.000,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 10/1).

El 20 de febrero de 2007, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA y PETERSEN, THIELE Y CRUZ (v. fs. 264).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta comisión —integrada por el Miguel Ángel DÍAZ, la ingeniera Claudia OLIVA, Facundo MUÑOZ y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, tres de los cuatro integrantes de la comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (DÍAZ en los exptes. DNV n° 1615/08 y 5164/07; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08 y 8604/07; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08 y 8604/07).

A pesar de lo expuesto, el 7 de marzo de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 831/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA S.A. y, el 15 de marzo de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 934/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 269/72).

El 15 de marzo de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Héctor Carlos COSTILLA —por KANK Y COSTILLA S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 16 de marzo de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 1005/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 273/8).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 279 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 13 de abril de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Corresponde resaltar que, como vimos, mediante el convenio la DNV estimó gastar en esta obra $**47.000.000,** luego la AGVP confeccionó el presupuesto oficial por **$67.200.000** —imponiéndole, por tanto, un aumento del **42,98%**— y finalmente el contrato se firmó por **$79.292.042,94**, monto que, comparado al del convenio, lo supera en **68,71%**.

A pesar de lo expuesto, de las demás irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 125/07, homologando todo el proceso (v. fs. 280/310).

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 56 meses** y el costo de la obra aumentó de **$79.292.042,94** a **$109.207.426,35 (+37,73%); pese a lo cual, a la fecha de la formulación de esta denuncia, no se había realizado aún la recepción provisoria** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

29. 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 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).

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 VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 908/07 y *ad referéndum* 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).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

El 12 de abril de 2007 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA y PETERSEN, THIELE Y CRUZ; y el 13 de abril de 2007 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 148/52).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08 y 8604/07; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07 y 10.474/07; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08 y 8604/07; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07 y 10.474/07).

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante

técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veintidós (22) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 9, 12, 25, 39, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08 y 8604/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 129/31).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color verde).

Es decir que, tras su presentación en el expediente n° 11.707/06. 16.751/11, 1615/08 y 1616/08 y la iniciación de dichas obras en septiembre y noviembre de 2006 y febrero y marzo de 2007 respectivamente, la misma maquinaria se propuso nuevamente en esta licitación, en abril de 2007, pese a que **ni siquiera se había finalizado con la primera donde estaba involucrada esa maquinaria, lo cual aconteció recién en junio de 2007**.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha*

de incorporación: según plan de trabajos"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 132/3 y 143/5).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 132/3).

Por otro lado, 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.

A pesar de lo expuesto, el 13 de abril de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1455/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 20 de abril de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 1520/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 153/6).

El 23 de abril de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el mismo día mediante la Resolución AGVP n°

1552/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 157/61).

Cabe destacar 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, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

En este punto corresponde resaltar que el 9 de enero de 2008 Nelson PERIOTTI y Raúl Gilberto PAVESI firmaron una *addenda* al convenio marco de mitigación ambiental que regía esta obra, en la cual se acordó que aquellas obras que no tenían convenio particular —como esta— podrían ser objeto de reintegro de la DNV bajo ciertas condiciones, entre las cuales se disponía expresamente que la documentación provincial debía contar con la aprobación correspondiente de los organismos de control externos (v. art. 4 "a", fs. 182/5).

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson

PERIOTTI dictase la Resolución n° 862/08, homologando todo el proceso (v. fs. 162/8, 174, 176, 177/81, 188 y 189/92).

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** y el costo de la obra aumentó de **$119.535.438,46** a **$142.347.238,49 (+19,08%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

30. 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 VILLAFAÑE— mediante el cual se acordaba la financiación de dos obras a cargo del Tesoro Nacional —en 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 VILLAFAÑE 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).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

El 29 de marzo de 2007 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA y PETERSEN, THIELE Y CRUZ; y el 30 de marzo de 2007 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 183/7).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07 y 1614/08; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07 y 1614/08; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07 y 1614/08; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08,

9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07 y 1614/08).

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veintitrés (23) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 9, 12, 25, 39, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07 y 1614/08), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 150/1).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color azul).

Al respecto, tras su presentación en el expediente n° 6746/07 —noviembre de 2006—, 6748/07 —diciembre de 2006—, 9067/07 —febrero de 2007— y 8604/07 —marzo de 2007— la misma maquinaria se propuso nuevamente en marzo de 2007 para la realización de esta obra, cuando **ni siquiera se había finalizado con la primera donde se encontraba afectada esa maquinaria, lo que aconteció**

recién luego de 6 años (febrero de 2013) cuando se preveía un plazo inicial de 2 años.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 152/3 y 179/80).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 152/3).

Por otro lado, 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.

A pesar de lo expuesto, el 30 de marzo de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1310/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 11 de abril de 2007, emitió la Resolución AGVP n°

1373/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 188/91).

El 11 de abril de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 26 de abril de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 1634/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 192/7).

Cabe destacar 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, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 14° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 209 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 27 de abril de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson

PERIOTTI dictase la Resolución n° 438/08, homologando todo el proceso (v. fs. 210/47).

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** y el costo de la obra aumentó de **$94.426.370,09** a **$206.964.479,68 (+119,18%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

31. **Expte. DNV n° 1613/08 (Restauración y remediación de canteras en Ruta Nacional n° 3, Tramo: "*Límite con Chubut — Monte Aymond*")**

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).

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 VILLAFAÑE 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).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

El 12 de abril de 2007 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas GOTTI, AUSTRAL CONSTRUCCIONES, PETERSEN, THIELE Y CRUZ y KANK Y COSTILLA; y el 13 de abril de 2007 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 144/8).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08 y 10.476/07; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08 y 10.476/07; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08 y 10.476/07; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08 y 10.476/07).

A pesar de lo expuesto, el 13 de abril de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1454/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA S.A. y, el 5 de junio de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 2144/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 149/52).

El 6 de junio de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y **Myriam COSTILLA** —por KANK Y COSTILLA S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 8 de junio de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 2226/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 153/8).

Cabe destacar 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, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **al firmar este contrato se violentó abiertamente dicha disposición, pues directamente *no se acompañó el certificado de adjudicación,*** vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

En este punto corresponde resaltar que el 9 de enero de 2008 Nelson PERIOTTI y Raúl Gilberto PAVESI firmaron una *addenda* al convenio marco de mitigación ambiental que regía esta obra, en la cual se acordó que aquellas obras que no tenían convenio particular —como esta— podrían ser objeto de reintegro de la DNV bajo ciertas condiciones, entre las cuales se disponía expresamente que la documentación provincial debía contar con la aprobación correspondiente de los organismos de control externos (v. art. 4 "a", fs. 179/82).

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 913/08, homologando todo el proceso (v. fs. 159/65, 171, 173, 174/8, 185 y 186/9).

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%)** (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 esta obra 1613/08 fue concluida en el plazo fijado en el contrato, ello fue porque 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.

Es decir que 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.

32. Expte. DNV n° 12.310/07 (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)

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 23 de marzo de 2007, mediante el acta n° 61/07 (v. documentación a fs. 29/212 y aprobación a fs. 11/2).

A raíz de ello, el mismo día, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1145/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 14/07, con un presupuesto oficial de **$77.900.000,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 13).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

El 13 de abril de 2007 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA y GOTTI; y el 16 de abril de 2007 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 277/81).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA, GOTTI y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES —**es decir, detrás de todos los "competidores"—** se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07 y 1613/08; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07 y 1613/08; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07 y 1613/08; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07 y 1613/08).

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veinticuatro (24) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 2, 9, 12, 25, 39, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08 y 10.476/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 224/5).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, este fue también uno de los casos en los que **se presentaron las mismas planillas de maquinaria para diversas obras simultáneas y distantes entre sí** (v. planillas acompañadas por DNV a fs. 2905/10, obras identificadas con el color rojo).

En efecto, tras su presentación en los expedientes n° 2253/07, 5164/07, 7078/07 y 8605/07 la iniciación de dichas obras en enero, marzo y abril de 2007, la misma maquinaria se propuso nuevamente en esta obra, a pesar de que **ni siquiera se había concluido con la primera donde se encontraba afectada esa maquinaria, la que se concluyó luego de prácticamente 7 años (diciembre de 2013) cuando se preveía un plazo inicial de 2 años**.

Tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 226/7 y 273/4).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 226/7).

Por otro lado, 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.

A pesar de lo expuesto, el 18 de abril de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1486/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 25 de abril de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 1584/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 282/5).

El mismo día, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 26 de abril de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 1658/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 286/91).

Cabe destacar 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, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

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 25 de abril de 2007—, alegando un interés *nacional* en su realización e imponiendo a la AGVP la obligación de requerir la aprobación expresa de los *organismos de control externos* (v. fs. 3/5).

A fs. 292 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 2 de agosto de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron

su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 508/08, homologando todo el proceso (v. fs. 293/300, 302/5, 311, 312/3 y 315/9).

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 75 meses** y el costo de la obra aumentó de **$92.905.872,68** a **$172.089.980,51 (+85,23%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

33. Expte. DNV n° 12.993/07 (Repavimentación en Ruta Nacional n° 3, Tramo: "*Progresiva 2284,79 — Progresiva 2303,40*")

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° 41/07 (v. documentación a fs. 29/140 y aprobación a fs. 11/2).

A raíz de ello, el mismo día, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 756/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 9/07, con un presupuesto oficial de **$37.800.000,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 13/4).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

El 29 de marzo de 2007 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y

COSTILLA y PETERSEN, THIELE Y CRUZ; y el 30 de marzo de 2007 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 197/201).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08 y 12.310/07; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08 y 12.310/07; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08 y 12.310/07; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08 y 12.310/07).

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante

técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veinticinco (25) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 2, 9, 12, 25, 39, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 11.707/06, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07 y 12.310/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 152/3).

Además, esta licitación fue también una de las dieciocho (18) obras en las que **se presentó el mismo certificado de capacidad de contratación anual**, tal como se explicó en **VI.b.4.A**, lo que exhibe que **se le otorgó esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES sin que tuviera la capacidad para ejecutarla**, como terminó ocurriendo.

Por otra parte, tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 154/5 y 193/4).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 154/5).

Por otro lado, 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.

A pesar de lo expuesto, el 30 de marzo de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1311/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 11 de abril de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 1374/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 202/5).

El 7 de agosto de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 22 de agosto de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 3561/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 206/11).

Cabe destacar 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, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó 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"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Es preciso señalar, 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 25 de abril de 2007—, alegando un interés *nacional* en su realización e imponiendo a la AGVP la obligación de requerir la aprobación expresa de los *organismos de control externos* (v. fs. 3/5).

A fs. 212 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 22 de agosto de 2007 se iniciaron los trabajos de esta obra.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 945/08, homologando todo el proceso (v. fs. 213/76).

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 12 meses a 24 meses** y el costo de la obra aumentó de **$41.182.576,73** a **$52.274.559,16 (+26,93%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

34. 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 VILLAFAÑE— 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 VILLAFAÑE 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).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

El 28 de agosto de 2007 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, PETERSEN, THIELE Y CRUZ y KANK Y COSTILLA; y el 12 de septiembre de 2007 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 369/74).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, el ingeniero Elio GONZÁLEZ, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, tres de los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07 y 12.993/07; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07 y 12.993/07; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07 y 12.993/07).

Por otro lado, este fue uno de los pocos casos en los que la AGVP, en el juego de copias que envió a la DNV, acompañó fotocopias de la nómina de antecedentes de AUSTRAL CONSTRUCCIONES; de su lectura se puede advertir que de las obras presentadas como antecedente por la firma de BÁEZ sólo 14 son de naturaleza vial y, de entre éstas, ninguna estaba finalizada sino en plena ejecución, algunas recién iniciadas inclusive (v. fs. 334/7).

Es decir que, en definitiva, a la fecha de esta licitación, **AUSTRAL CONSTRUCCIONES *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.

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veinticinco (25) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 2, 9, 12, 25, 39, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 12.310/07 y 12.993/07), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 322/5).

Para más, de los propios antecedentes de obras anteriores que aportó la empresa surge que AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba llevando adelante catorce (14) obras y **en las planillas de dichos antecedentes se aclara expresamente que en las 14 obras representante técnico era José Carlos PISTÁN** (v. fs. 334/7).

Por otra parte, tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 338/9 y 365/6).

Además, la columna “estado” —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 338/9).

Un elemento inexplicable de la documentación aportada por AUSTRAL CONSTRUCCIONES es que el recibo de compra de los pliegos data del 10 de abril de 2007, a pesar de que el llamado a licitación fue convocado el 27 de abril de 2007, lo que indicaría que la empresa de BÁEZ tenía los pliegos antes de que se aprobaran.

A pesar de lo expuesto, el 12 de octubre de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 4362/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 22 de octubre de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 4456/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 375/9).

El 25 de octubre de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Martín Samuel JACOBS —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 8 de noviembre de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 4728/07, firmada por Juan Carlos VILLAFAÑE, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 380/4).

Cabe destacar 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, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas"; **la cláusula 15° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 1319/08, homologando todo el proceso (v. fs. 1/3, 389/91, 393, 395, 396/8 y 400/4).

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** y el costo de la obra aumentó de **$127.996.686,87** a **$254.848.353,33 (+99,11%);** 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).

35. Expte. DNV n° 13.307/07 (Estudio, proyecto y construcción de pavimento, repavimentación e iluminación de Cte. Luis Piedrabuena)

La financiación a cargo del Tesoro Nacional surge del convenio firmado el 24 de agosto de 2006 entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la

AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFAÑE—, con un presupuesto estimado de **$22.000.000,** imponiendo a la agencia provincial que requiriese la aprobación *expresa* emitida por los organismos de control externos competentes (v. fs. 3/5).

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 8 de marzo de 2007, mediante el acta n° 45/07 (v. documentación a fs. 22/177 y aprobación a fs. 11/2).

A raíz de ello, el 9 de marzo de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 862/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 12/07, con un presupuesto oficial de **$25.000.000,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 10/1).

El 9 de abril de 2007, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: KANK Y COSTILLA, PETERSEN, THIELE Y CRUZ y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 242).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no

sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07 y 4195/08; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07 y 12.993/07; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07 y 4195/08; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07 y 4195/08).

A pesar de lo expuesto, el 23 de abril de 2007 el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1551/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA S.A. y, el 23 de mayo de 2007, emitió la Resolución AGVP n° 2006/07 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 247/50).

El 25 de junio de 2007, Juan Carlos VILLAFAÑE —en representación de la AGVP— y Juan Guillermo O'CONNOR —por KANK Y COSTILLA S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el

17 de julio de 2007 mediante la Resolución AGVP n° 3120/07, firmada por el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Raúl Gilberto PAVESI, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 251/6).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Corresponde resaltar que, como vimos, mediante el convenio la DNV estimó gastar en esta obra $**22.000.000,** luego la AGVP confeccionó el presupuesto oficial por **$25.000.000** —imponiéndole, por tanto, un aumento del **13,64%**— y finalmente el contrato se firmó por **$29.625.091,70**, monto que, comparado al del convenio, lo supera en **34,66%**.

A pesar de lo expuesto, de las demás irregularidades descriptas y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo, el Jefe del Distrito n° 23 Raúl Osvaldo DARUICH, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 270/08, homologando todo el proceso (v. fs. 257/85).

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 12 meses a 45 meses** y el costo de la obra aumentó de **$29.625.091,70** a **$53.138.536,72 (+79,37%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

36. Expte. DNV n° 16.957/08 (Autopista — Autovía en Ruta Nacional n° 3, Tramo: "*Km 1867 — Km 1908,6*")

El 12 de diciembre de 2006 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Juan Carlos VILLAFAÑE— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de este tramo de la Ruta Nacional n° 3, imponiendo a la AGVP la obligación de obtener la aprobación *expresa* de los organismos de control externos (v. fs. 423/4).

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° 102/07 (v. documentación a fs. 8/280 y aprobación a fs. 282/4).

A raíz de ello, el mismo día, el Presidente de AGVP Juan Carlos VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2413/07 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 26/07, con un presupuesto oficial de **$261.350.000,** designando además a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación (v. fs. 287/8).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

El 3 de septiembre de 2007 fue la apertura de los sobres de las ofertas, de las que participaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, PETERSEN, THIELE Y CRUZ, KANK Y COSTILLA y GOTTI; y el 6 de noviembre de 2007 la Comisión de Estudio y Preadjudicación produjo el correspondiente análisis de las ofertas (v. fs. 432/40).

Tal como adelantamos, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Ernesto MORILLA— actuó en contra de la ley de obras públicas, pues a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA, GOTTI y de AUSTRAL CONSTRUCCIONES se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, tres de los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07, 4195/08 y 13.307/07; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07, 4195/08 y 13.307/07; y PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07, 4195/08 y 13.307/07).

Por otra parte, conviene recordar que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que para esta obra la empresa de BÁEZ proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veintiséis (26) obras** (en las RN n° 3, 40, 288, en las RP n° 2, 9, 12, 25, 39, 40 y 43 y en el acceso al Parque Nacional Los Glaciares, v. expedientes DNV n° 12.328/07, 1832/06, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 9663/04, 8460/06, 13.154/07, 13.191/06, 16.751/11, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 12.310/07, 12.993/07 y 4195/08), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra (v. fs. 329/31).

Por otra parte, tal como puntualizamos en **VI.b.4.B,** la empresa *no precisó* la fecha exacta en la que cada equipo se incorporaría a trabajar en la obra —como pedían los pliegos en el formulario correspondiente— sino que, por el contrario, indicó "*fecha de incorporación: según plan de trabajos*"; y luego en el plan de trabajos ninguna referencia hizo al momento en que se sumaría cada equipo (v. fs. 332/3 y 417/22).

Además, la columna "estado" —destinada a que la AGVP pudiera visitar las máquinas antes de la obra, inspeccionarlas y calificar las condiciones en que se encontraban— fue completada de antemano por AUSTRAL CONSTRUCCIONES, informando a la AGVP en qué estado *consideraba* que se encontraba cada una de sus máquinas e impidiendo, así, que la agencia vial efectuase la correspondiente inspección del plantel de maquinaria cuya solidez, en teoría, era tan importante para decidir el rechazo o aceptación de una oferta (v. fs. 332/3).

Por otro lado, este fue el caso en el que AUSTRAL CONSTRUCCIONES ofertó un 20,28% más que el presupuesto oficial y, pese a ello, no se la descalificó sino que se la invitó a mejorar su oferta, porque la empresa que la precedía

presentaba una cotización mejor pero en menos del 2%; y finalmente —previa mejora de oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES llevando la cotización a un 19,99% más que el presupuesto oficial—, fue adjudicada a la empresa insignia del GRUPO BÁEZ (v. fs. 434/40, 455, 456/9, 460, 461/2 y 464/5).

En efecto, el 11 de julio de 2008 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2109/08 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 18 de julio de 2008, emitió la Resolución AGVP n° 2218/08 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa.

El 29 de julio de 2008, Manuel Ángel DÍAZ —en representación de la AGVP— y **Fernando BUTTI** —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el mismo día mediante la Resolución AGVP n° 2370/08, firmada por el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Manuel Ángel DÍAZ, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 467/72).

Cabe destacar 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, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe

del Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA dio su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 2854/14 que, seis años más tarde, resolvió "tomar conocimiento" de lo actuado por AGVP y "aprobar" los montos reintegrados, que para ese entonces eran **$277.885.360,23** (v. fs. 494/8 y resolución DNV obrante en DVD de prueba n° **331**).

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 113 meses** y el costo de la obra aumentó de **$313.593.865** a **$1.309.431.450,59 (+317,56%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

Además, no puede soslayarse que este es uno de los casos de *sobreprecios* detectados y que los montos cotizados por BÁEZ son superiores en un 53,14% 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 24%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

37. 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 VILLAFAÑE decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2414/07 y *ad referéndum* 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).

El 9 de agosto de 2007, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: PETERSEN, THIELE Y CRUZ, GOTTI y KANK Y COSTILLA (v. fs. 912).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Ernesto MORILLA— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de KANK Y COSTILLA y de GOTTI se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA, como terminó ocurriendo.

Recordemos que, para ese entonces, tres de los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de

BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07, 4195/08, 13.307/07 y 16.957/08; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07, 4195/08, 13.307/07 y 16.957/08; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07, 4195/08, 13.307/07 y 16.957/08; y MORILLA en el expediente DNV n° 16.957/08).

A pesar de lo expuesto, el 14 de julio de 2008 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2146/08 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA S.A. y, el 31 de julio de 2008, emitió la Resolución AGVP n° 2473/08 por la que el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Manuel Ángel DÍAZ, *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 923/7).

El 25 de agosto de 2008, Manuel Ángel DÍAZ —en representación de la AGVP— y Manuel A. PARRAS —por KANK Y COSTILLA S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 27 de agosto de 2008 mediante la Resolución AGVP n° 2834/08, firmada por el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Manuel Ángel DÍAZ, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 929/34).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se*

licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó 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*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

A fs. 949 se encuentra agregada el acta de replanteo, que da cuenta de que el 29 de agosto de 2008 se iniciaron los trabajos de esta obra.

A pesar de lo expuesto, de las demás irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel SCHWEIZER —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 3178/09, homologando todo el proceso (v. fs. 935/40, 950/2, 960/1, 963, 964/6 y 967/9).

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** y el costo de la obra aumentó de **$214.046.867,74** a **$872.811.788,00 (+307,77%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

Además, no puede soslayarse que este es uno de los casos de *sobreprecios* 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).

38. Expte. DNV n° 3866/09 (Obras básicas y pavimento en Ruta Nacional n° 40, Tramo: "*Lago Cardiel — Tres Lagos"*, Sección I y II)

Este es uno de los casos en los que la DNV no delegó las tareas en AGVP sino que actuó directamente como comitente, llevando adelante el proceso de licitación a través de la UCOPROLI y la Comisión Evaluadora.

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliegos de condiciones generales y particulares, especificaciones técnicas y ambientales, con todos sus anexos y sucesivas modificaciones— fue aprobada por Nelson PERIOTTI —previa opinión favorable de las gerencias— mediante la Resolución n° 610/09, autorizando el llamado a licitación, con un presupuesto oficial de **$259.818.984,81,** a valores de enero de 2009 (v. documentación a fs. 5/339 y aprobación a fs. 340/50).

El 27 de marzo de 2009 se realizó el acto de apertura de ofertas, en el que se presentaron las empresas AUSTRAL CONSTRUCCIONES, KANK Y COSTILLA, ESUCO y CPC (v. fs. 404).

De las constancias de compras de los pliegos surge con claridad que la persona que los retiró por parte de AUSTRAL CONSTRUCCIONES era la misma que la que retiró los pliegos de KANK Y COSTILLA, es decir, José SOFO; a pesar de lo cual, siendo evidente que detrás de ambas ofertas estaba interesado el mismo oferente, ninguno de los funcionarios intervinientes hizo comentario alguno al respecto, ni adoptó medida alguna en relación a ello.

Según el informe de la División Licitaciones y Compras, el orden de las cotizaciones, por su cantidad, era el siguiente: 1) AUSTRAL CONSTRUCCIONES (cotizó **1,98% por debajo** del presupuesto oficial); 2) KANK Y COSTILLA (cotizó

1,49% por debajo del presupuesto oficial); 3) ESUCO (cotizó **0,45% por encima** del presupuesto oficial); y 4) CPC (cotizó **1,41% por encima** del presupuesto oficial) (v. fs. 405).

Se encuentran incorporadas al expediente las ofertas completas de las cuatro empresas: CPC (fs. 406/960), ESUCO (fs. 961/1496), KANK Y COSTILLA (fs. 1497/1852) y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (fs. 1853/2790).

A pesar de ello, la UCOPROLI —integrada por Fernando Norberto ABRATE, Jorge GREGORUTTI, Sergio Hernán PASSACANTANDO y Oscar ELORRIAGA— efectuó, a través del informe n° 69/09, solamente el análisis de la propuesta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, y al considerarla conveniente, sugirió la preadjudicación a dicha firma y concluyó allí su estudio, sin siquiera mencionar las otras tres ofertas (v. informe a fs. 2792/812).

Pues bien, la conclusión que efectuaron los nombrados fue hecha *en contra* de lo previsto en los propios pliegos citados en el informe, *contrastando abiertamente* con los datos que surgían de la propuesta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y *a sabiendas* de que los requisitos no eran cumplidos. Veamos.

Según las disposiciones que rigen las licitaciones en que la DNV es comitente, existen requisitos más estrictos que en la AGVP de Santa Cruz respecto de la acreditación de la capacidad de la ofertante para realizar los trabajos y, en tal sentido, no solamente debe presentarse un certificado de capacidad de contratación anual que arroje un saldo suficiente, sino que además deben presentarse antecedentes de obras de volumen similar en las que se haya certificado, como promedio mensual de un año, una determinada suma.

Concretamente, en esta obra —tal como lo explican los propios integrantes de la UCOPROLI en el informe— la empresa debía demostrar que había logrado

certificar, durante todo un año, un promedio mensual de **$4.723.981** en trabajos en una obra de volumen similar.

Por otra parte, la exigencia de antecedentes similares también es más concreta que en la AGVP de Santa Cruz y, en el caso de la DNV, se exige la acreditación de una obra *de naturaleza esencialmente caminera / caminos* —para este caso— que, iniciada dentro de los últimos diez años, haya sido ejecutada en al menos un 70%.

Pues bien, en el informe de UCOPROLI se indicó que "*a partir de fs. 1931/50, 2205/28 y 2452/6 son varias*" las obras que satisfacen la exigencia de experiencia en obras de naturaleza y volumen similar, de las cuales "destacaron" dos: las que tramitan bajo expediente DNV n° 13.154/07 y 6748/07.

De la primera, señalaron que el monto *final* del contrato alcanzará, al terminarse la obra, la suma de **$189.030.152**, en un plazo aproximado de 40 meses, lo que importaría una certificación mensual promedio de **$4.725.754**.

De la n° 6748/07, señalaron que el monto *final* del contrato alcanzará, al terminarse la obra, la suma de **$313.189.912**, en un plazo aproximado de 23 meses, lo que importaría una certificación mensual promedio de **$5.791.579.**

Ahora bien, como se adelantó anteriormente, el pliego preveía que debía tomarse como parámetro el promedio de certificación mensual *obtenido*, no la proyección que pudiera hacerse respecto de lo que la empresa *obtendría, si cumpliese con lo previsto en tiempo y forma*.

Justamente, la exigencia está dirigida a acreditar que la empresa oferente *haya podido* realizar un volumen de trabajo similar, requisito que no puede suplirse por la *expectativa* de lo que *pudiere* realizar; el tiempo demostró que dicha equiparación no era viable, puesto que AUSTRAL CONSTRUCCIONES *incumplió sistemáticamente* los plazos de entrega y los promedios de certificación mensual

esperados, incluso en estas mismas obras que fueron tomadas como antecedente, en las que a la fecha de la presente denuncia una de ellas registraba un avance del 27% y la otra del 73%.

Por otra parte, para calcular ese supuesto promedio mensual, los integrantes de la UCOPROLI tomaron como base de cálculo un plazo menor que aquel vigente en la obra, lo que permitió que la división diera un monto alto, a pesar de que las fojas mismas que citaban como prueba daban cuenta de que el plazo era otro.

En el expediente n° 13.154/07, el plazo de obra al momento de la certificación no era de 40 meses, como adujeron, sino de 55 meses, tal como surge de fs. 2070 y 2227, plazo que, si se hubiese tomado como parámetro para calcular el promedio mensual —aun cuando se tratase de una mera expectativa y no de lo ejecutado— hubiese arrojado un promedio de aproximadamente 3,43 millones, inferior al requerido.

En cuanto al expediente n° 6748/07, no se entiende cómo se llegó a la conclusión antedicha, puesto que el monto del contrato vigente, según las fojas citadas por la UCOPROLI (2452/6) no es de $313 millones, y aún si lo fuera la división de tal suma en los 23 meses de plazo no da la cantidad que se aduce.

Amén de lo expuesto, lo más grave es que AUSTRAL CONSTRUCCIONES acompañó el detalle de los montos de cada uno de los certificados mensuales de estas dos obras durante el 2008 —es decir, el año anterior a la oferta— y de su lectura se evidencia de manera contundente que, en el expediente N° 13.154/07, el promedio mensual de monto certificado no sólo no alcanza los $4 millones sino que, el mes de 2008 en el que más se certificó, el monto fue de **$950.771**, es decir, **cinco veces** menos de lo requerido (v. fs. 2066).

Respecto de la obra que tramita bajo el n° 6748/07, sucede algo similar, dado que el detalle de los montos de cada uno de los certificados mensuales de esta obra durante el 2008 exhibe que el promedio mensual de monto certificado no sólo no alcanza los $4 millones sino que, el mes de 2008 en el que más se certificó, el monto fue de **$4,56 millones**, el siguiente de **$2,56** y los restantes todos menores a **$630.000** (v. fs. 2068).

Para más, ninguna de estas obras podría haber sido tomada como antecedente a estos fines, puesto que el pliego exigía, taxativamente, que registraran un grado de ejecución de al menos un 70%, lo que de ninguna manera ocurría en el 2009 —y de hecho, respecto de una obra, jamás se llegó a ese porcentaje—.

Además de lo expuesto, en cuanto al requisito de que exista *buen concepto* sobre la oferente en obras anteriores, la UCOPROLI aseguró que en los antecedentes obraban certificaciones de obras en las que se reconocía la "ejecución satisfactoria" de los trabajos sin menciones ni observaciones en contrario; sin embargo cuando se acude a la cita de fojas —fs. 1931/50, 2205/28 y 2452/6— se comprueba que se está haciendo referencia a certificados mensuales de las obras antes reseñadas, en los que simplemente se señala —como en cualquier certificado— qué cantidades se ejecutaron en cada ítem en el mes, pero en ningún momento se califica el trabajo como "satisfactorio" ni hay declaración alguna en ese sentido, ni que hiciera referencia al "concepto" de la constructora.

Con un informe de UCOPROLI, entonces, en el que se sugería preadjudicar a AUSTRAL CONSTRUCCIONES bajo estos parámetros y sin siquiera mencionar las ofertas de las demás empresas, se corrió vista a la Subgerencia de Asuntos Jurídicos, en donde el Dr. Manuel KEUMURDJI —letrado a quien, como vimos, le correspondía patrocinar los intereses del Tesoro Nacional—

dictaminó que "*en lo actuado hasta el presente en el procedimiento licitatorio no se advierte que existan defectos que obsten a su prosecución*" (v. fs. 2816/20).

A continuación, la Comisión Evaluadora de Obras Públicas —integrada también por GREGORUTTI, PASSACANTANDO y ABRATE, pero sin ELORRIAGA y sumando a Elías CAMALLI— tuvo a la vista todo lo dicho —como lo tiene a la vista cualquiera que acceda a la lectura del expediente— y a pesar de ello decidió la preadjudicación en favor de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, sin siquiera expedirse sobre las restantes ofertas que, inclusive, cumplían sobradamente los requisitos indicados (v. fs. 2847/9).

Por ejemplo, CPC aportó una tabla con antecedentes de las que se acreditan cuatro obras, todas finalizadas en el plazo original previsto; y ESUCO demostró antecedentes mucho más sólidos, de los cuales se destaca la Ruta Nacional n° 9 en Santa Fe, que llevaba 83% de ejecución y **$7.754.246** de promedio de certificación mensual *obtenida* (v. fs. 434/5 y 1317/34).

A resultas de lo antedicho, el Administrador General Nelson PERIOTTI dictó la Resolución n° 1370/09 adjudicando la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, lo que luego permitió que se firmara el correspondiente contrato de obra pública entre Nelson PERIOTTI y Eduardo LARREA, oportunidad en que la empresa acompañó el certificado de capacidad de adjudicación (v. fs. 2852/5, 2875/80 y 2881).

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias desarrolladas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial nacional— **elevó el plazo original de 44 meses a 80 meses** y el costo de la obra aumentó de **$254.668.521,16** a **$800.782.691,07** (**+214,44%**); pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 32%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

39. Expte. DNV n° 7772/10 (Obras básicas y pavimentación del Camino Cordillerano, Ruta Provincial n° 41, Tramo: "*Los Antiguos — Empalme RP s/n*")

El 1 de junio de 2010 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Raúl Gilberto PAVESI— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de esta obra —con un presupuesto estimado de **$148.654.905,41**—, aclarando que la AGVP *ya había confeccionado* los pliegos, el presupuesto y llamado a licitación, y que *llevará a cabo* la adjudicación y el contrato (v. fs. 1/3).

Previo visto bueno del Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, del Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y del Dr. Emilio Luis D'AMATO, el Administrador General Nelson PERIOTTI convalidó el convenio, mediante Resolución DNV n° 1093/10 (v. fs. 31/2, 34, 35/6 y 37/9).

Aquí termina el expediente n° 7772/10, pero corre por cuerda a él el n° 8404/10, consistente en la liquidación del anticipo financiero de esta obra, legajo que se inicia con una nota del Jefe del Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA, firmada el 18 de junio de 2010, por la que acompañaba el certificado del anticipo, que se libraba por la suma de **$29.730.981,08**, constitutiva del **20%** del monto del contrato (**$148.654.905,41**), al cual no se le aplicó ninguna retención o descuento (v. fs. 1, 2 y 4/6).

Según se desprende de la lectura de este expediente, la documentación de esta obra fue aprobada por el Presidente de la AGVP mediante resoluciones n° 466/08 y 511/08 y después fue preadjudicada a AUSTRAL CONSTRUCCIONES por la Resolución AGVP n° 831/08 y adjudicada por Resolución n° 861/08; en todos

los casos *ad referéndum* del Honorable Directorio, presidido por Raúl Gilberto PAVESI (v. fs. 32).

En este expediente obra también una copia del contrato de obra pública, celebrado el 2 de junio de 2010, entre Manuel Ángel DÍAZ —en representación de la AGVP— y **Martín BÁEZ** —por AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.—, el cual fue formalmente aprobado el 4 de junio de 2010 mediante la Resolución AGVP n° 1587/10, firmada por el Vicepresidente a cargo de la Presidencia Manuel Ángel Díaz, *ad referéndum* del Honorable Directorio presidido por Raúl Gilberto PAVESI (v. fs. 32/7).

Cabe destacar que, al igual con las restantes obras, en este contrato **la cláusula 16° violentó abiertamente las disposiciones vigentes, desnaturalizando su sentido,** al disponer que "*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar en un plazo de 60 días el certificado para adjudicación*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Pues bien, la solicitud de liquidación del anticipo financiero fue formulada por el representante técnico José Carlos PISTÁN mediante nota a la Dirección de Obras de AGVP, fechada el 7 de junio de 2010, en la que pidió que "*se nos exceptúe de la aplicación de la reducción de plazos prevista"* en atención a que la obra se iniciaría durante la veda invernal y que en la cordillera dicha veda dura más de 3 meses y se extiende a septiembre y octubre inclusive (v. fs. 7/8).

Adjunto a dicha nota, José Carlos PISTÁN acompañó el nuevo plan de trabajos propuesto por la empresa, en el que se proyectan 30 meses de obra, es decir, se planifica *no reducir el plazo por el anticipo* (v. fs. 9/10).

El 17 de junio de 2010 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI, mediante Resolución AGVP n° 1698/10, decidió otorgar el anticipo financiero y aprobar el nuevo plan de trabajos —que propone *no reducir* el plazo—, sin

expedirse acerca del plazo de la obra, la no reducción de plazos y las razones que la empresa adujo para justificar ello (v. fs. 23).

Posteriormente, el Ing. Guillermo CANTERO, Vocal Técnico de la AGVP, remitió dicha documentación al Jefe del Distrito n° 23 de la DNV, solicitando al organismo nacional que reintegre a AGVP el anticipo, adjuntando una copia del art. 89 del pliego particular de condiciones, en el que se prevé la normativa que regula el anticipo financiero (v. fs. 4 y 38/9).

Pues bien, de la lectura de dicho artículo se desprende, con claridad, que la empresa que solicitare el anticipo deberá ofrecer una reducción de plazo equivalente, como mínimo, a un mes por cada 6 meses o fracción menor que la obra contemple; lo que en una obra de 30 meses, obliga a ofrecer cinco meses de reducción.

Como vimos, AUSTRAL CONSTRUCCIONES solicitó el anticipo y pidió que se la exima de dicha reducción, pero esta posibilidad no está prevista en el pliego, en el que se dispone *taxativamente* que la empresa *deberá* ofrecer la reducción y la única variable posterior es la facultad de la AGVP de *otorgarlo o no otorgarlo*, o de otorgar *menos* anticipo debido a la reducción de plazo ofrecida.

Es decir que la posibilidad de otorgar el anticipo requerido y, a la vez, no reducir el plazo, no sólo no estaba prevista en el pliego sino que estaba vedada expresamente; concretamente, la AGVP podía *rechazar* el pedido de anticipo u otorgar *menos* anticipo, porque la reducción era poca; pero no *otorgar el anticipo sin reducción de plazo.*

Para más, el justificativo aducido por la empresa de BÁEZ —que, insistimos, no tiene ninguna virtualidad, puesto que esta posibilidad no estaba prevista— tampoco tiene asidero alguno, dado que si la veda invernal prevista para

la obra es de tres meses —en este caso, junio, julio y agosto— no puede la contratista unilateralmente afirmar que se extiende hasta octubre.

Además, el propio plan de trabajos sugerido por AUSTRAL CONSTRUCCIONES delata la falacia de este argumento, en tanto que si bien en el 2010 proyectan comenzar los trabajos de la obra en noviembre, después en los años 2011 y 2012 planifican trabajar en septiembre y octubre al igual que cualquier mes, lo que evidencia que el argumento de que la veda llegaba hasta octubre inclusive fue esgrimido al solo efecto de cobrar el anticipo financiero e impedir, a la vez, la reducción de plazos prevista.

A pesar de las numerosas y graves irregularidades descriptas, el Jefe del Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA avaló el reintegro del anticipo, al igual que el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, sin que ninguno de los dos se expidiera siquiera sobre la falta de reducción de plazos o las razones utilizadas a tal fin, todo lo cual permitió que —con la firma de **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y Nelson PERIOTTI— se concretara el reintegro de **$29.730.981,08** a la AGVP, que ya había abonado dicha cantidad a BÁEZ (v. fs. 1, 2, 5/6, 44, 45/7).

Por otra parte, de la lectura detenida de las fechas de cada uno de los pasos descriptos, se advierte que si el contrato se firmó el 2 de junio de 2010, necesariamente antes de ello fue el dictamen de la comisión, la preadjudicación y la adjudicación, todo lo cual no pudo haber sucedido sino *antes* que el convenio, que fue firmado el 1 de junio de 2010.

De hecho, el convenio prevé como “presupuesto estimado” la suma de **$148.654.905,41**, que no es el presupuesto oficial confeccionado por la AGVP sino el monto de la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES, lo que demuestra que una vez que se pudo garantizar que la obra fuese del GRUPO BÁEZ, la Dirección

Nacional de Vialidad, en la persona de Nelson PERIOTTI, manifestó su *interés nacional* por la financiación por parte del Tesoro Nacional de esta obra, lo que motivó la firma del convenio el 1 de junio de 2010, el cual fue convalidado por todas las áreas de la DNV en tiempos récord, permitiendo que la resolución que lo convalida estuviese firmada el 17 de junio de 2010.

Pero hay más: el mismo día en que la AGVP decidió otorgar el anticipo financiero —17 de junio de 2010—, fue el día en el que Nelson PERIOTTI convalidó el convenio, con el agravante de que la opinión del servicio jurídico *fue posterior* a la convalidación, ya que el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— entendió que correspondía la convalidación el 18 de junio de 2010, es decir, cuando el convenio *ya estaba convalidado* y el anticipo financiero *ya estaba pagado.*

En definitiva, una vez que esta obra fue asignada BÁEZ el proceso licitatorio y financiero ingresó en una *vertiginosa* aceleración, por medio de la cual en menos de un mes se firmó un acuerdo para la financiación nacional, se convalidó dicho convenio, se pidió un anticipo sin reducción de plazos, se otorgó y se abonó a BÁEZ, se solicitó al organismo nacional el reintegro y, finalmente, se restituyó a la AGVP la totalidad del anticipo, sin objeción alguna.

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 —que debieron haber sido 25 meses, por la reducción que correspondía adoptar— a 74 meses** y el costo de la obra aumentó de **$148.654.905,41** a **$297.780.891 (+100,32%);** 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).

40. Expte. DNV n° 10.271/05 (Estudio, proyecto y construcción en acceso a Río Gallegos, tramo: *"Desvío tránsito pesado por Av. Asturias — 2° etapa"*)

El 26 de diciembre de 2005 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Héctor GARRO— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de esta obra —con un presupuesto estimado de **$50.000.000**—, imponiendo a la AGVP la obligación de requerir la aprobación expresa de los organismos de control externos competentes a nivel provincial; instrumento que se firmó en relación al convenio marco suscripto por ambos (v. fs. 1/2 y 11/2).

Previo visto bueno del Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Gustavo GENTILI**, de la Gerente de Administración Marta VEGA, del Gerente de Obras y Servicios Viales **Sandro FÉRGOLA** y del Dr. Manuel KEUMURDJI, el Administrador General Nelson PERIOTTI convalidó el convenio, mediante Resolución DNV n° 2323/06 (v. fs. 16, 18, 19, 21, 23, 24, 26 y 27/9).

Posteriormente hubo dos *addendas* a dicho convenio, ambas firmadas por Nelson PERIOTTI y Raúl Gilberto PAVESI el 16 de junio de 2009 y el 16 de septiembre de 2010, modificando la modalidad de pago de los certificados mensuales y disponiendo, en esencia, que cada certificado, una vez aprobado por DNV, se abonaría a AGVP y luego este organismo pagaría a la empresa; *addendas* que fueron convalidadas mediante resoluciones n° 2285/09 y 1864/10 respectivamente (v. fs. 38, 46/7, 52/4 y 61/4).

Aquí termina el expediente n° 10.271/05, pero a partir de la nota presentada por la DNV el 14 de octubre de 2016 se cuenta con un juego de copias de las piezas más importantes de esta licitación, del cual se hará el análisis a

continuación (cfr. fs. 2627 y documentación reservada en caja n° 38, certificada a fs. 3190/216).

Según se desprende de ello, la documentación de esta obra fue aprobada por el Presidente de la AGVP mediante la Resolución n° 1144/07, contemplando un presupuesto oficial de **$34.400.000**, oportunidad en que además se designó a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación.

El 13 de abril de 2007, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: GOTTI, PETERSEN, THIELE Y CRUZ y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 1718 AGVP).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta comisión —integrada por el CPN Gerardo Daniel MANSILLA, la ingeniera Claudia OLIVA, el arquitecto Jorge PASIECZNIK y el ingeniero Daniel LÓPEZ GERALDI— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de GOTTI se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a GOTTI, como terminó ocurriendo (v. fs. 1719/22 AGVP).

Recordemos que, para ese entonces, los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido, en otras licitaciones, en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (MANSILLA en los exptes. DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07,

4195/08, 13.307/07, 16.957/08 y 18.295/08; OLIVA en los exptes. DNV n° 1615/08, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07, 4195/08, 13.307/07, 16.957/08 y 18.295/08; PASIECZNIK en los expedientes DNV n° 13.154/07, 16.751/11, 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07, 4195/08, 13.307/07, 16.957/08 y 18.295/08; y LÓPEZ GERALDI en los exptes. DNV n° 1615/08, 9067/07, 6747/07, 12.309/07, 5164/07, 10.477/07, 7078/07, 8605/07, 1616/08, 8604/07, 10.474/07, 1614/08, 10.476/07, 1613/08, 12.310/07, 12.993/07, 4195/08 y 13.307/07).

Pues bien, estando Lázaro Antonio BÁEZ interesado detrás de ambas propuestas, correspondía como sanción la pérdida de ambas garantías, lo que hubiese sumado **$688.000**, que al cambio oficial de abril de 2007 (3,09), totalizaban **U$S 222.653** aproximadamente.

A pesar de lo expuesto, se preadjudicó, a través de la Resolución AGVP n° 2095/10 —es decir, en el 2010, tres años más tarde—, la obra a GOTTI; que retiró la oferta, lo que motivó que, el 27 de julio de 2010, se preadjudicara la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, mediante Resolución AGVP n° 2160/10 (v. fs. 1734/5 AGVP).

Nótese que, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que se adjudicaba esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES y se proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veintiún (21) obras** (v. expedientes DNV n° 12.328/07, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 8460/06, 13.154/07, 13.191/06, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07, 8604/07, 10.476/07, 12.310/07,

4195/06, 3866/09 y 7772/10), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra.

El 13 de agosto de 2010, Raúl Gilberto PAVESI —en representación de la AGVP— y **Martín Antonio BÁEZ** —apoderado de AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 17 de agosto de 2010 mediante la Resolución AGVP n° 2407/10, firmada por Raúl Gilberto PAVESI, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 1787/91 AGVP).

A pesar de lo expuesto, la DNV ejecutó **$109.717.298,71** en concepto de reintegro a la AGVP por esta obra, lo que implica que homologó o avaló sin homologación expresa todo el proceso licitatorio provincial, sin que el Jefe del Distrito n° 23 —Mauricio COLLAREDA—, ni ninguno de los tres gerentes —Jorge GREGORUTTI, Sergio Hernán PASSACANTANDO y Fernando ABRATE—, ni el Subadministrador General —Sandro FÉRGOLA y Carlos Joaquín ALONSO— ni el propio Nelson PERIOTTI objetara alguna de las irregularidades descriptas (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

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 15 meses a 61 meses** y el costo de la obra aumentó de **$41.210.671,24** a **$128.779.872,94 (+212,49%);** pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 85%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y expte AGVP 450490/2010).

41. 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).

Por tal motivo, este expediente se inicia con una nota firmada el 16 de julio de 2010 por el Ingeniero Jefe de AGVP Daniel LÓPEZ GERALDI, mediante la cual remitió al Jefe del Distrito n° 23, para su homologación, una copia del acta de apertura de ofertas, el análisis de la Comisión de Estudio y la preadjudicación (v. fs. 1).

De allí se desprende que el 2 de julio de 2010, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: AUSTRAL CONSTRUCCIONES (que cotizó **$67.159.757,42**), KANK Y COSTILLA (que cotizó **$65.663.561,38**) y PETERSEN, THIELE Y CRUZ (que cotizó **$68.927.927,59**) (v. fs. 5/9).

La Comisión de Estudio y Preadjudicación —integrada por el CPN Maximiliano KABALA, el Ing. Orlando TABOADA, el Ing. Elio GONZÁLEZ, el Ing. Víctor PANIAGUA y la Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ— evaluó que AUSTRAL CONSTRUCCIONES superaba al presupuesto oficial —que era de **$59.700.000**— en un **12,50%,** KANK Y COSTILLA en **9,99%** y PETERSEN, THIELE Y CRUZ en **15,46%;** y concluyó que la propuesta económica más

favorable era la de KANK Y COSTILLA, razón por la cual sugerían preadjudicar la obra a dicha firma (v. fs. 5/9).

Como se ve, en este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la preadjudicación**.

En efecto, esta comisión infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de KANK Y COSTILLA se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que, como vimos, aconsejó preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA.

A raíz de ello, el 12 de julio de 2010 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante las resoluciones AGVP n° 2019/10 y 2026/10, ambas *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA (v. fs. 12/3 y 14).

El expediente administrativo finaliza con una nota del 21 de julio de 2010, firmada por Mauricio COLLAREDA, Jefe del Distrito n° 23, remitiendo el legajo al Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI** para su aprobación (v fs. 20).

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 40 meses** y el costo de la obra aumentó de **$65.663.561,38** a **$71.445.263,53 (+8,81%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

42. Expte. DNV n° 13.030/10 (Obras básicas y pavimento del camino cordillerano, Ruta Provincial n° 41, Tramo: "*Empalme RP S/N — Hipólito Yrigoyen*")

Previo al análisis de este caso, corresponde aclarar que el número de expediente 13.030/10 es relativo al convenio y su aprobación y que la totalidad de la documentación que en adelante se detallará corresponde al expediente DNV n° 14.145/10, que corre por cuerda a aquél y que contiene toda la información determinante del caso.

El 3 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 **$63.000.000**—, 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. 14/6).

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 1 de julio de 2010, mediante el acta n° 97/10 (v. documentación a fs. 21/159 y aprobación a fs. 161/2).

A raíz de ello, el 6 de julio de 2010 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1932/10 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 25/10, con un presupuesto oficial de **$62.983.036,41** (v. fs. 166/7).

Este fue también uno de los casos en los se designó a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación *después* del acta de apertura de ofertas, dado que en la resolución citada precedentemente se indica que se designaba a los

integrantes, pero se encuentran en blanco los nombres y, posteriormente, en el análisis —posterior a la apertura de ofertas— ya figuran como integrantes el CPN Maximiliano KABALA, el Ing. Orlando TABOADA, el Ing. Elio GONZÁLEZ, el Ing. Víctor PANIAGUA y la Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ; quienes, por lo demás, sugirieron preadjudicar a una empresa del GRUPO BÁEZ, tal como veremos posteriormente (v. fs. 273/8).

Continuando con el relato, el 9 de agosto de 2010, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: KANK Y COSTILLA (que cotizó **$62.959.095,83**), PETERSEN, THIELE Y CRUZ (que cotizó **$66.104.760,44**), AUSTRAL CONSTRUCCIONES (que cotizó **$64.526.067,82**) y CPC (que cotizó **$67.188.454,67**) (v. fs. 271/2).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la preadjudicación**.

En efecto, esta comisión infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de KANK Y COSTILLA se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que, como vimos, aconsejó preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA.

A raíz de ello, el 18 de agosto de 2010 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2409/10 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA S.A. y, el 25 de agosto de 2010, emitió la Resolución AGVP n° 2531/10 por la que,

también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 281/2 y 284/5).

El 25 de agosto de 2010, Raúl Gilberto PAVESI —en representación de la AGVP— y **Myriam COSTILLA** —por KANK Y COSTILLA S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 26 de agosto de 2010 mediante la Resolución AGVP n° 2571/10, firmada por Raúl Gilberto PAVESI, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 288/90 y 298/9).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó abiertamente dicha disposición, desnaturalizando su sentido,** al disponer que "*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo, el Jefe del Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Manuel KEUMURDJI —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 389/11, homologando todo el proceso (v. fs. 303/5, 309/11, 313, 316, 317/9 y 322/5).

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 25 meses a 60 meses** y el costo de la obra aumentó de **$62.959.095,83** a **$106.755.433,86 (+69,56%);** pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 78%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y expte AGVP 450614/2010).

43. Expte. DNV n° 13.029/10 (Obras básicas y pavimento del camino cordillerano, Ruta Provincial n° 41, Tramo: "*Hipólito Yrigoyen — Lago Belgrano"*)

Previo al análisis de este caso, corresponde aclarar que el número de expediente 13.029/10 es relativo al convenio y su aprobación y que la totalidad de la documentación que en adelante se detallará corresponde al expediente DNV n° 14.139/10, que corre por cuerda a aquél y que contiene toda la información determinante del caso.

El 3 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 **$129.600.000**—, 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. 14/6).

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 1 de julio de 2010, mediante el acta n° 98/10 (v. documentación a fs. 20/156 y aprobación a fs. 158/9).

A raíz de ello, el 6 de julio de 2010 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1933/10 y *ad referéndum* del

Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 26/10, con un presupuesto oficial de **$128.598.297,61** (v. fs. 163/4).

Este fue también uno de los casos en los se designó a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación *después* del acta de apertura de ofertas, dado que en la resolución citada precedentemente se indica que se designaba a los integrantes, pero se encuentran en blanco los nombres y, posteriormente, en el análisis —posterior a la apertura de ofertas— ya figuran como integrantes el CPN Maximiliano KABALA, el Ing. Orlando TABOADA, el Ing. Elio GONZÁLEZ, el Ing. Víctor PANIAGUA y la Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ; quienes, por lo demás, sugirieron preadjudicar a una empresa del GRUPO BÁEZ, tal como veremos posteriormente (v. fs. 312/7).

Continuando con el relato, el 9 de agosto de 2010, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: KANK Y COSTILLA (que cotizó **$131.776.355,65**), AUSTRAL CONSTRUCCIONES (que cotizó **$128.552.515,57**), PETERSEN, THIELE Y CRUZ (que cotizó **$135.011.177,72**) y CPC (que cotizó **$138.167.945,93**) (v. fs. 310/1).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la preadjudicación**.

En efecto, esta comisión infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de KANK Y COSTILLA se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que, como vimos, aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES.

Recordemos que los integrantes de esta comisión ya se habían expedido en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad en el expediente DNV n° 13.030/10.

Por otra parte, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que se adjudicaba esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES y se proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veintiún (21) obras** (v. expedientes DNV n° 12.328/07, 3160/06, 11.379/07, 4596/06, 8460/06, 13.154/07, 13.191/06, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07, 8604/07, 10.476/07, 12.310/07, 4195/06, 3866/09 y 7772/10), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra.

Además, en este caso la empresa en vez de acompañar un *listado de equipos a afectar a la obra*, como pedían los pliegos, adjuntó un *listado de equipos a disposición de la empresa*, sin precisar cuáles pensaba afectar a la obra ni en qué momento se incorporarían (v. fs. 273/6).

A pesar de lo expuesto, el 18 de agosto de 2010 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 2410/10 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES y, el 25 de agosto de 2010, emitió la Resolución AGVP n° 2532/10 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 320/3).

El 25 de agosto de 2010, Raúl Gilberto PAVESI —en representación de la AGVP— y **Martín Antonio BÁEZ** —por AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el mismo día mediante la Resolución AGVP n° 2534/10, firmada por Raúl Gilberto PAVESI, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 331/3 y 335/40).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó abiertamente dicha disposición, desnaturalizando su sentido,** al disponer que "*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 752/11, homologando todo el proceso (v. fs. 341/7, 351/3, 355, 358, 359/61 y 363/6).

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 35 meses a 79 meses** y el costo de la obra aumentó de **$128.552.515,57** a **$242.749.994,97 (+88,83%);** pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 48%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y expte. AGVP 450614/2010).

44. 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 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).

Este fue también uno de los casos en los se designó a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación *después* del acta de apertura de ofertas, dado que en la resolución citada precedentemente se indica que se designaba a los integrantes, pero se encuentran en blanco los nombres y, posteriormente, en el análisis —posterior a la apertura de ofertas— ya figuran como integrantes el CPN

Maximiliano KABALA, el Ing. Orlando TABOADA, el Ing. Víctor PANIAGUA y la Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ; quienes, por lo demás, sugirieron preadjudicar a una empresa del GRUPO BÁEZ, tal como veremos posteriormente (v. fs. 408/13).

Continuando con el relato, el 17 de mayo de 2011, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: EQUIMAC (que cotizó **$678.841.869,64**), AUSTRAL CONSTRUCCIONES (que cotizó **$618.356.032,78**), KANK Y COSTILLA (que cotizó **$620.358.372,33**) y PETERSEN, THIELE Y CRUZ (que cotizó **$621.216.058,80**) (v. fs. 401/2).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la preadjudicación**.

En efecto, esta comisión infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de KANK Y COSTILLA se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que, como vimos, aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES.

Recordemos que los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad en los expedientes DNV n° 13.030/10 y 13.029/10.

Además, en este caso la empresa en vez de acompañar un *listado de equipos a afectar a la obra*, como pedían los pliegos, adjuntó un *listado de equipos a disposición de la empresa*, sin precisar cuáles pensaba afectar a la obra ni en qué momento se incorporarían (v. fs. 309/12).

Por otra parte, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que se adjudicaba esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES y se proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veintidós (22) obras** (v. expedientes DNV n° 12.328/07, 3160/06, 11.379/07, 13.154/07, 13.191/06, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 7078/07, 8605/07, 8604/07, 10.476/07, 12.310/07, 4195/06, 3866/09, 7772/10, 10.271/05, 16.957/08 y 13.029/10), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra.

A pesar de lo expuesto, el 24 de mayo de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Guillermo CANTERO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1635/11 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES y, el 1 de junio de 2011, emitió la Resolución AGVP n° 1734/11 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 417/20).

El 7 de junio de 2011, Guillermo CANTERO —en representación de la AGVP— y **Martín BÁEZ** —por AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 9 de junio de 2011 mediante la Resolución AGVP n° 1853/11, firmada por Guillermo CANTERO, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 428/30 y 432/3).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó abiertamente dicha disposición, desnaturalizando su sentido,** al disponer que "*la contratista se obliga a partir de*

la presente, a presentar el certificado para adjudicación"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 629/12, homologando todo el proceso (v. fs. 454/7, 467/9, 473, 475/7 y 627/31).

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** y el costo de la obra aumentó de **$618.356.032,78** a **$1.298.626.867,31 (+110,01%);** 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).

45. Expte. DNV n° 10.562/11 (Obras básicas y pavimento en Ruta Provincial n° 47, Tramo: "*Empalme RN n° 281 — Empalme RN n° 3*", Sección I)

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 **$635.000.000**—, 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; y comprometiendo también a la AGVP a obtener la aprobación expresa de los organismos de control externos competentes a nivel provincial (v. fs. 392/4).

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° 57/11 (v. documentación a fs. 6/217 y aprobación a fs. 219/20).

A raíz de ello, el 16 de mayo de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Guillermo CANTERO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1285/11 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, autorizar el llamado a licitación n° 11/11, con un presupuesto oficial de **$634.959.463,71** (v. fs. 224/5).

Este fue también uno de los casos en los se designó a los integrantes de la Comisión de Estudio y Preadjudicación *después* del acta de apertura de ofertas, dado que en la resolución citada precedentemente se indica que se designaba a los integrantes, pero se encuentran en blanco los nombres y, posteriormente, en el análisis —posterior a la apertura de ofertas— ya figuran como integrantes el CPN Maximiliano KABALA, el Ing. Orlando TABOADA, el Ing. Víctor PANIAGUA y la Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ; quienes, por lo demás, sugirieron preadjudicar a una empresa del GRUPO BÁEZ, tal como veremos posteriormente (v. fs. 358/63).

Continuando con el relato, el 17 de mayo de 2011, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: AUSTRAL CONSTRUCCIONES (que cotizó **$614.985.780,59**), EQUIMAC (que cotizó **$666.708.949,61**), KANK Y COSTILLA

(que cotizó **$613.430.468,76**) y PETERSEN, THIELE Y CRUZ (que cotizó **$614.038.762,68**) (v. fs. 345/8).

Este fue otro de los casos en los que **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la preadjudicación**.

En efecto, esta comisión infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de KANK Y COSTILLA se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que, como vimos, aconsejó preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA.

Recordemos que los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad en los expedientes DNV n° 13.030/10, 13.029/10 y 10.563/11.

A pesar de lo expuesto, el 24 de mayo de 2011 el Vicepresidente a cargo de la Presidencia de AGVP Guillermo CANTERO decidió, mediante la Resolución AGVP n° 1603/11 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA y, el 1 de junio de 2011, emitió la Resolución AGVP n° 1733/11 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 367/70).

El 13 de junio de 2011, Guillermo CANTERO —en representación de la AGVP— y **Myriam COSTILLA** —por KANK Y COSTILLA S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública, que fue formalmente aprobado el 14 de junio de 2011 mediante la Resolución AGVP n° 1944/11, firmada por Guillermo CANTERO, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 376/8 y 380/1).

Cabe destacar que, a pesar de que el pliego general de condiciones disponía expresamente que "*en el momento de la firma del contrato, la adjudicataria deberá presentar el certificado para adjudicación, correspondiente a la obra que aquí se licita, extendido por el Registro Nacional de Constructores de Obras Públicas*"; **la cláusula 16° del contrato firmado violentó abiertamente dicha disposición, desnaturalizando su sentido,** al disponer que "*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar el certificado para adjudicación*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Ahora bien, a pesar de las irregularidades descriptas **y sin que la AGVP obtuviese la aprobación expresa de ningún organismo de control externo**, el Jefe del Distrito n° 23 Mauricio COLLAREDA, el Gerente de Obras y Servicios Viales **Jorge GREGORUTTI**, el Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, el Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y el Dr. Emilio Luis D'AMATO —de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos— dieron su conformidad con la homologación de todo lo actuado por la AGVP, valiéndose de las argumentaciones que ya hemos explicado; todo lo cual permitió que Nelson PERIOTTI dictase la Resolución n° 85/12, homologando todo el proceso (v. fs. 411/8, 421/3, 427, 428/31 y 434/8).

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 60 meses** y el costo de la obra aumentó de **$613.430.468,76** a **$1.047.367.747,06 (+70,74%); pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, el grado de avance de la obra era de 25%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

46. Expte. DNV n° 18.573/11 (Repavimentación en Ruta Nacional n° 288, Tramo: *"Empalme RN n° 3 — Puerto Santa Cruz"* y mejoramiento de accesibilidad Puerto Santa Cruz)

El 10 de noviembre de 2011 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Raúl Gilberto PAVESI— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de esta obra, con un presupuesto de **$244.090.044,29,** que fue confeccionado por la Subgerencia de Estudios y Proyectos de la DNV en octubre de 2011 (v. fs. 1/6).

Previo visto bueno del Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, del Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y del Dr. Emilio Luis D'AMATO, el Subadministrador General **Carlos Joaquín ALONSO** —en ejercicio de sus funciones de suplencia del titular del ente— convalidó el convenio, mediante Resolución DNV n° 4/12 (v. fs. 34/5, 37/43 y 45/8).

Aquí termina el expediente n° 18.573/11, pero a partir de la nota presentada por la DNV el 14 de octubre de 2016 se cuenta con un juego de copias de las piezas más importantes de esta licitación, del cual se hará el análisis a continuación (cfr. fs. 2627 y documentación reservada en caja n° 38, certificada a fs. 3190/216).

Según se desprende de ello, la documentación de esta obra integra la licitación pública n° 33/11 y fue aprobada por el Presidente de la AGVP mediante la Resolución n° 4448/11, contemplando un presupuesto oficial de **$244.090.044,29** (v. fs. 3106 AGVP).

El 25 de noviembre de 2011, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron:

KANK Y COSTILLA, ESUCO, AUSTRAL CONSTRUCCIONES y PETERSEN, THIELE Y CRUZ (v. fs. 3088/9 AGVP).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta comisión —integrada por el Ing. Orlando TABOADA, el Ing. Víctor PANIAGUA y la Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de KANK Y COSTILLA se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA, como terminó ocurriendo (v. fs. 3097/101 AGVP).

Recordemos que los tres integrantes de esta comisión ya se habían expedido en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad en los expedientes DNV n° 13.030/10, 13.029/10, 10.563/11 y 10.562/11.

Pues bien, estando Lázaro Antonio BÁEZ interesado detrás de ambas propuestas, correspondía como sanción la pérdida de ambas garantías, lo que hubiese sumado **$4.881.800,94**, que al cambio oficial de diciembre de 2011 (4,35), totalizaban **U$S 1.122.253** aproximadamente.

A pesar de lo expuesto, el 2 de diciembre de 2011 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 4770/11 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA S.A. y, el 13 de diciembre de 2011, emitió la Resolución AGVP n° 4894/11 por la

que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 3106 y 3108/9 AGVP).

El 14 de diciembre de 2011, Raúl Gilberto PAVESI —en representación de la AGVP— y Myriam COSTILLA —por KANK Y COSTILLA S.A.— suscribieron el respectivo contrato de obra pública (v. fs. 3316/8 AGVP).

Cabe destacar que, al igual con las restantes obras, en este contrato **se violentó abiertamente las disposiciones vigentes, desnaturalizando su sentido,** al disponer que "*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar en un plazo de 60 días el certificado para adjudicación*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Pese a las irregularidades descriptas, la DNV ejecutó **$118.453.058,31** en concepto de reintegro a la AGVP por esta obra, lo que implica que homologó o avaló sin homologación expresa todo el proceso licitatorio provincial, sin que el Jefe del Distrito n° 23 —Mauricio COLLAREDA—, ni ninguno de los tres gerentes —**Jorge GREGORUTTI**, **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y **Fernando ABRATE**—, ni el Subadministrador General —**Carlos Joaquín ALONSO**— ni el propio Nelson PERIOTTI objetara alguna de las irregularidades descriptas (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

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 52 meses** y el costo de la obra aumentó de **$244.090.907,79** a **$390.177.677,99 (+59,91%);** pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 30%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

47. Expte. DNV n° 20.178/11 (Obras básicas y pavimento en Ruta Nacional n° 288, Tramo: *"Estancia La Julia — Tres Lagos"*, Sección I: "*Estancia La Julia — Km 75"*)

El 10 de noviembre de 2011 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Raúl Gilberto PAVESI— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de esta obra, con un presupuesto de **$637.870.988,81,** que fue confeccionado por la Subgerencia de Estudios y Proyectos de la DNV en octubre de 2011 (v. fs. 1/34).

Previo visto bueno del Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, del Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y del Dr. Emilio Luis D'AMATO, el Subadministrador General **Carlos Joaquín ALONSO** —en ejercicio de sus funciones de suplencia del titular del ente— convalidó el convenio, mediante Resolución DNV n° 5/12 (v. fs. 35/6 y 41/9).

Aquí termina el expediente n° 20.178/11, pero a partir de la nota presentada por la DNV el 14 de octubre de 2016 se cuenta con un juego de copias de las piezas más importantes de esta licitación, del cual se hará el análisis a continuación (cfr. fs. 2627 y documentación reservada en caja n° 38, certificada a fs. 3190/216).

Según se desprende de ello, la documentación de esta obra integra la licitación pública n° 31/11 y fue aprobada por el Presidente de la AGVP mediante la Resolución n° 4446/11, contemplando un presupuesto oficial de **$637.870.988,81** (v. fs. 3119 AGVP).

El 24 de noviembre de 2011, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron:

KANK Y COSTILLA, ESUCO, PETERSEN, THIELE Y CRUZ y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 3095/6 AGVP).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta comisión —integrada por el CPN Marcelo LÓPEZ, el Ing. Orlando TABOADA, el Ing. Víctor PANIAGUA y la Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de KANK Y COSTILLA se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo (v. fs. 3111/6 AGVP).

Recordemos que tres de los cuatro integrantes de esta comisión —todos menos LÓPEZ— ya se habían expedido en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad en los expedientes DNV n° 13.030/10, 13.029/10, 10.563/11, 10.562/11 y 18.573/11.

Pues bien, estando Lázaro Antonio BÁEZ interesado detrás de ambas propuestas, correspondía como sanción la pérdida de ambas garantías, lo que hubiese sumado **$4.881.800,94**, que al cambio oficial de noviembre de 2011 (4,35), totalizaban **U$S 2.932.740** aproximadamente.

Por otra parte, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que se adjudicaba esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES y se proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veintidós (22) obras** (v. expedientes DNV n° 12.328/07, 3160/06,

11.379/07, 13.154/07, 13.191/06, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 8605/07, 8604/07, 10.476/07, 12.310/07, 4195/06, 3866/09, 7772/10, 10.271/05, 16.957/08, 13.029/10 y 10.563/11), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra.

A pesar de lo expuesto, el 2 de diciembre de 2011 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 4771/11 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 13 de diciembre de 2011, emitió la Resolución AGVP n° 4892/11 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 3119 y 3121/2 AGVP).

El 14 de diciembre de 2011, Raúl Gilberto PAVESI —en representación de la AGVP— y Martín BÁEZ —por AUSTRAL CONSTRUCCIONES— suscribieron el respectivo contrato de obra pública; que fue formalmente aprobado el 15 de diciembre de 2011 mediante la Resolución AGVP n° 4905/11, firmada por Raúl Gilberto PAVESI, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 3130/2 y 3134/5 AGVP).

Cabe destacar que, al igual con las restantes obras, en este contrato **se violentó abiertamente las disposiciones vigentes, desnaturalizando su sentido,** al disponer que "*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar en un plazo de 60 días el certificado para adjudicación*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Pese a las irregularidades descriptas, la DNV ejecutó **$554.720.353,49** en concepto de reintegro a la AGVP por esta obra, lo que implica que homologó o avaló sin homologación expresa todo el proceso licitatorio provincial, sin que el Jefe del Distrito n° 23 —Mauricio COLLAREDA—, ni ninguno de los tres gerentes —Jorge GREGORUTTI, **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y **Fernando**

ABRATE—, ni el Subadministrador General —**Carlos Joaquín ALONSO**— ni el propio Nelson PERIOTTI objetara alguna de las irregularidades descriptas (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

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 costo de la obra de **$637.752.445,92** a **$1.239.664.521,67 (+94,38%);** pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 45%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

48. Expte. DNV n° 18.561/11 (Sistema de iluminación de tramos rectos en autovía Ruta Nacional n° 40, Sección: *"Río Gallegos — Güer Aike"*, Etapa I)

El 10 de noviembre de 2011 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Raúl Gilberto PAVESI— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de esta obra, con un presupuesto de **$31.334.404,74,** que fue confeccionado por la Subgerencia de Estudios y Proyectos de la DNV en octubre de 2011 (v. fs. 1/29).

Previo visto bueno del Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, del Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y del Dr. Manuel KEUMURDJI, el Administrador General NELSON PERIOTTI —en ejercicio de sus funciones — convalidó el convenio, mediante Resolución DNV n° 1773/12 (v. fs. 57/70).

Aquí termina el expediente n° 18.561/11, pero a partir de la nota presentada por la DNV el 14 de octubre de 2016 se cuenta con un juego de copias de las piezas más importantes de esta licitación, del cual se hará el análisis a continuación (cfr. fs. 2627 y documentación reservada en caja n° 38, certificada a fs. 3190/216).

Según se desprende de ello, la documentación de esta obra integra la licitación pública n° 35/11 y fue aprobada por el Presidente de la AGVP mediante la Resolución n° 4449/11, contemplando un presupuesto oficial de **$31.334.404,74** (v. fs. 1851 AGVP).

El 29 de noviembre de 2011, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: KANK Y COSTILLA, LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES y PETERSEN, THIELE Y CRUZ (v. fs. 1780 AGVP).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta comisión —integrada por el CPN Marcelo LÓPEZ, el Ing. Orlando TABOADA, el Ing. Víctor PANIAGUA y la Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES y de KANK Y COSTILLA se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo (v. fs. 1842/6 AGVP).

Recordemos que los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (LÓPEZ en el expediente DNV n° 20.178/11 y los restantes en los expedientes DNV n° 13.030/10, 13.029/10, 10.563/11, 10.562/11, 18.573/11 y 20.178/11).

Pues bien, estando Lázaro Antonio BÁEZ interesado detrás de ambas propuestas, correspondía como sanción la pérdida de ambas garantías, lo que hubiese sumado **$626.688**, que al cambio oficial de diciembre de 2011 (4,35), totalizaban **U$S 144.066** aproximadamente.

A pesar de lo expuesto, el 2 de diciembre de 2011 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 4775/11 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES y, el 13 de diciembre de 2011, emitió la Resolución AGVP n° 4896/11 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 1851/3 AGVP).

El 21 de diciembre de 2011, Raúl Gilberto PAVESI —en representación de la AGVP— y **Martín BÁEZ** —por LOSCALZO Y DEL CURTO CONSTRUCCIONES— suscribieron el respectivo contrato de obra pública; que fue formalmente aprobado el 23 de enero de 2012 mediante la Resolución AGVP n° 94/12, firmada por Raúl Gilberto PAVESI, *ad referéndum* del Honorable Directorio (v. fs. 1864/9 AGVP).

Cabe destacar que, al igual con las restantes obras, **la cláusula 16° de este contrato violentó abiertamente las disposiciones vigentes, desnaturalizando su sentido,** al disponer que "*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar en un plazo de 60 días el certificado para adjudicación*"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Pese a las irregularidades descriptas, la DNV ejecutó **$42.920.669,03** en concepto de reintegro a la AGVP por esta obra, lo que implica que homologó o avaló sin homologación expresa todo el proceso licitatorio provincial, sin que el Jefe del Distrito n° 23 —Mauricio COLLAREDA—, ni ninguno de los tres gerentes —**Jorge GREGORUTTI**, **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y **Fernando**

ABRATE—, ni el Subadministrador General —Carlos Joaquín ALONSO— ni el propio Nelson PERIOTTI objetara alguna de las irregularidades descriptas (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

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 12 meses a 25 meses** y el costo de la obra aumentó de **$36.027.562,76** a **$43.608.524,62 (+21,04%)** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

49. Expte. DNV n° 20.179/11 (Obras básicas y pavimento en Ruta Nacional n° 288, Tramo: *"Estancia La Julia — Tres Lagos"*, Sección II: "*Km 75 — Tres Lagos"*)

El 10 de noviembre de 2011 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la AGVP —representada por Raúl Gilberto PAVESI— mediante el cual se acordaba la financiación a cargo del Tesoro Nacional de esta obra, con un presupuesto de **$571.862.504,68,** que fue confeccionado por la Subgerencia de Estudios y Proyectos de la DNV en octubre de 2011 (v. fs. 1/34).

Previo visto bueno del Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, del Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y del Dr. Emilio Luis D'AMATO, el Subadministrador General **Carlos Joaquín ALONSO** —en ejercicio de sus funciones de suplencia del titular del ente— convalidó el convenio, mediante Resolución DNV n° 3/12 (v. fs. 35/6 y 41/9).

Aquí termina el expediente n° 20.179/11, pero a partir de la nota presentada por la DNV el 14 de octubre de 2016 se cuenta con un juego de copias de las piezas más importantes de esta licitación, del cual se hará el análisis a

continuación (cfr. fs. 2627 y documentación reservada en caja n° 38, certificada a fs. 3190/216).

Según se desprende de ello, la documentación de esta obra integra la licitación pública n° 34/11 y fue aprobada por el Presidente de la AGVP mediante la Resolución n° 4447/11, contemplando un presupuesto oficial de **$571.862.504,68** (v. fs. 3327 AGVP).

El 29 de noviembre de 2011, en presencia de las autoridades del organismo provincial, se realizó el acto de apertura de las ofertas, en el que se presentaron: KANK Y COSTILLA, ESUCO, PETERSEN, THIELE Y CRUZ y AUSTRAL CONSTRUCCIONES (v. fs. 3317/8 AGVP).

En este caso también **se encontró interesado un mismo oferente detrás de varias propuestas y, pese a ello, no fueron rechazadas ni retenidas sus garantías e, inclusive, una de ellas mereció la adjudicación**.

En efecto, esta comisión —integrada por el CPN Marcelo LÓPEZ, el Ing. Orlando TABOADA, el Ing. Víctor PANIAGUA y la Dra. Lorena LENCINA ALBORNOZ— infringió lo estipulado por la ley de obras públicas, y a pesar de que detrás de la oferta de AUSTRAL CONSTRUCCIONES y de KANK Y COSTILLA se encontraba interesado el mismo oferente, no sólo no sugirió su rechazo ni la pérdida de su garantía, ni la imposición de sanción alguna o comunicación al Registro de Constructores, como hubiese correspondido, sino que inclusive aconsejó preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES, como terminó ocurriendo (v. fs. 3119/23 AGVP).

Recordemos que los cuatro integrantes de esta comisión ya se habían expedido en favor de empresas de BÁEZ e inclusive habían cometido la misma irregularidad (LÓPEZ en los expedientes DNV n° 20.178/11 y 18.561/11 y los

restantes en los expedientes DNV n° 13.030/10, 13.029/10, 10.563/11, 10.562/11, 18.573/11, 20.178/11 y 18.561/11).

Pues bien, estando Lázaro Antonio BÁEZ interesado detrás de ambas propuestas, correspondía como sanción la pérdida de ambas garantías, lo que hubiese sumado **$5.718.625,05**, que al cambio oficial de diciembre de 2011 (4,35), totalizaban **U$S 2.629.252** aproximadamente.

Por otra parte, tal como se desarrolló en **VI.b.4.B.,** al momento en que se adjudicaba esta obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES y se proponía como representante técnico a José Carlos PISTÁN, éste **ya se encontraba comprometido en otras veintidós (22) obras** (v. expedientes DNV n° 12.328/07, 3160/06, 11.379/07, 13.154/07, 13.191/06, 2253/07, 6746/07, 6748/07, 9067/07, 6747/07, 5164/07, 8605/07, 8604/07, 10.476/07, 12.310/07, 4195/06, 3866/09, 7772/10, 10.271/05, 16.957/08, 13.029/10 y 10.563/11), lo que no impidió que se aceptase su designación e, inevitablemente, influyó en el atraso de esta obra.

A pesar de lo expuesto, el 2 de diciembre de 2011 el Presidente de AGVP Raúl Gilberto PAVESI decidió, mediante la Resolución AGVP n° 4774/11 y *ad referéndum* del Honorable Directorio, preadjudicar la obra a AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. y, el 13 de diciembre de 2011, emitió la Resolución AGVP n° 4895/11 por la que, también *ad referéndum* del Honorable Directorio, adjudicó la obra definitivamente a dicha empresa (v. fs. 3119 y 3121/2 AGVP).

El 14 de diciembre de 2011, Raúl Gilberto PAVESI —en representación de la AGVP— y Martín BÁEZ —por AUSTRAL CONSTRUCCIONES— suscribieron el respectivo contrato de obra pública (v. fs. 3344/6 AGVP).

Cabe destacar que, al igual con las restantes obras, **la cláusula 16° de este contrato violentó abiertamente las disposiciones vigentes, desnaturalizando su sentido,** al disponer que "*la contratista se obliga a partir de la presente, a presentar*

en un plazo de 60 días el certificado para adjudicación"; vicio cuyas consecuencias se desarrollaron en el acápite **VI.b.4.A**.

Pese a las irregularidades descriptas, la DNV ejecutó **$396.827.468,67** en concepto de reintegro a la AGVP por esta obra, lo que implica que homologó o avaló sin homologación expresa todo el proceso licitatorio provincial, sin que el Jefe del Distrito n° 23 —Mauricio COLLAREDA—, ni ninguno de los tres gerentes —**Jorge GREGORUTTI**, **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y **Fernando ABRATE**—, ni el Subadministrador General —Carlos Joaquín ALONSO— ni el propio Nelson PERIOTTI objetara alguna de las irregularidades descriptas (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

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 costo de la obra de **$571.735.409,65** a **$1.176.731.460,76 (+105,82%);** pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 34%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

50. Expte. DNV n° 1775/13 (Puesta en marcha y mantenimiento de postes SOS en Ruta Nacional n° 3, 40, 281 y 288 y Parque Nacional Los Glaciares)

Este es uno de los casos en los que la DNV no delegó las tareas en AGVP sino que actuó directamente como comitente, llevando adelante el proceso de licitación a través de la UCOPROLI y la Comisión Evaluadora.

La documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliegos de condiciones generales y particulares, especificaciones técnicas y ambientales, con todos sus anexos y sucesivas modificaciones— fue aprobada por Nelson PERIOTTI —previa opinión favorable de las gerencias— mediante la Resolución n° 1170/13, autorizando el llamado a licitación, con un presupuesto

oficial de **$8.475.383,** a valores de septiembre de 2012 (v. documentación a fs. 12/198 y aprobación a fs. 199/214).

El 13 de septiembre de 2013 se realizó el acto de apertura de ofertas, en el que se presentó únicamente la empresa KANK Y COSTILLA, que cotizó **$11.156.708,21**, monto que, según el informe de la División Licitaciones y Compras, supera al presupuesto oficial en **31,64%** (v. fs. 229/30).

Se encuentra incorporada al expediente la oferta completa de dicha empresa (v. fs. 231/595).

La UCOPROLI efectuó un primer análisis y, previo a resolver, envió una nota a la contratista requiriendo una serie de precisiones, entre las cuales se destaca la exigencia de que KANK Y COSTILLA presentara documentación que acreditase *buen concepto del oferente* en las obras en las que ha participado (v. fs. 639/40).

Es necesario remarcar que, según los Bases y Condiciones Generales y Particulares para la Licitación de Obras Viales (FTN) —obrante en prueba n° **418,** vigente en todas las obras de DNV comitente, v. fs. 29/198 de este expte.—, la falta de acreditación de buen concepto en obras anteriores es motivo de rechazo *in limine* de la oferta (v. subcláusulas 24.4 y 2.3.d); a pesar de lo cual la DNV procedió del modo indicado.

Amén de ello, la empresa remitió la respuesta a lo solicitado, adjuntando la mayoría de la información requerida, entre la cual se encuentran tres certificados extendidos por la AGVP de Santa Cruz sobre el desempeño de KANK Y COSTILLA en las obras contratadas, que datan del 2002, 2005 y el 17 de marzo de 2011 (v. fs. 643/70).

Del análisis de este último se evidencia que el Ingeniero Jefe Daniel LÓPEZ GERALDI —quien, como vimos, participó en 19 oportunidades en la comisión que sugirió adjudicar obras al GRUPO BÁEZ, a pesar de la concurrencia

múltiple— a través del mencionado certificado dio fe de que KANK Y COSTILLA cumplió correctamente los plazos en las siguientes obras: **i)** licitación pública n° 19/05 (expediente DNV n° 732/06); **ii)** licitación pública n° 46/06 (expediente DNV n° 10.477/07); **iii)** licitación pública n° 1/07 (expediente DNV n° 10.474/07); **iv)** licitación pública n° 10/07 (expediente DNV n° 1613/08); **v)** licitación pública n° 25/07 (expediente DNV n° 18.295/08); **vi)** licitación pública n° 15/10 (expediente DNV n° 11.686/10); y **vii)** licitación pública n° 25/10 (expediente DNV n° 13.030/10).

Pues bien, del análisis de cada una de esas obras se desprende que, en todos los casos, el Ingeniero Jefe omitió informar que los montos de contrato fueron sucesivamente aumentados y que de las siete obras una sola fue ejecutada en el plazo previsto.

En efecto, en el expte. DNV n° 732/06 la obra preveía 24 meses y se realizó en 70, finalizando *después* del certificado en cuestión; en el expte. DNV n° 10.477/07 se proyectaban inicialmente 24 meses de trabajo pero se insumieron 44; en el expte. DNV n° 10.474/07 el contrato se había firmado por 24 meses pero la obra demoró 56 meses y terminó *después* de la certificación de LÓPEZ GERALDI; en el expte. DNV n° 18.295/08 la obra preveía 30 meses pero a la fecha de esta denuncia llevaba 58 meses y el avance era de tan sólo 27%; en el expte. DNV n° 11.686/10 se proyectaban 24 meses pero demoró 40; y en el expte. DNV n° 13.030/10 el plan de trabajos preveía 30 meses pero se insumieron 60.

Para más, la obra que fue ejecutada en el plazo previsto fue la n° 1613/08 que, como vimos, era un trabajo mucho más sencillo de *remediación de canteras* cuyo objetivo de corte netamente medioambiental busca suavizar los bordes de las depresiones que se forman a partir de la extracción de material para la elaboración de pavimento (v. fs. 1367/76).

En definitiva, los antecedentes de KANK Y COSTILLA desde su absorción por parte del GRUPO BÁEZ no demostraban en absoluto buen concepto sino incumplimiento sistemático de los plazos y aumento generalizado de los costos, información que la UCOPROLI conocía porque las obras citadas eran financiadas por la DNV, el estado de avance y los plazos se encontraban cargados en el sistema informático SIGO e, inclusive, la propia UCOPROLI, en esta misma licitación, imprimió varios juegos de certificados de dicho sistema, para engrosar los antecedentes de KANK Y COSTILLA (v. fs. 598/638).

A continuación se encuentran incorporadas dos notas más que la UCOPROLI dirigió a la empresa de BÁEZ para que subsanara defectos o acompañara documentación faltante, más sus correspondientes respuestas por parte de KANK Y COSTILLA (v. fs. 671/716, 717/8, 719/60 y 761/76).

Luego de ello, la UCOPROLI —integrada por Ricardo GARIONE, **Jorge GREGORUTTI, Sergio Hernán PASSACANTANDO** y Jorge BATHORY— efectuó, a través del informe n° 34/14, el análisis formal de la propuesta y al considerarla conveniente, sugirió la preadjudicación a dicha firma (v. fs. 777/802).

En dicho estudio, se tomó como prueba del “buen concepto” el certificado emitido por LÓPEZ GERALDI que hemos analizado, sin verificar en el sistema informático SIGO si el avance de las obras y su costo coincidían con lo que el funcionario santacruceño aseveraba.

Además, como *experiencia en obras similares* se tomó en cuenta la obra identificada bajo el expte. DNV n° 11.686/10, que a pesar de no estar vinculada en absoluto con la colocación de postes de emergencia SOS en rutas, preveía un ítem agrupado en el rubro “accesorios al camino”, lo que fue juzgado como suficiente antecedente por los integrantes de la UCOPROLI.

Por otra parte, KANK Y COSTILLA en su oferta habían manifestado su intención de, en caso de resultar adjudicataria, subcontratar a la firma DIAGONAL SUR para la realización de los trabajos; extremo sobre el cual, vista la naturaleza de dicha manifestación, los integrantes de la UCOPROLI adujeron que "*no corresponde en esta instancia del proceso expedirse en relación a la subcontratación pretendida*", sin que luego exista otra instancia en la licitación en la que algún organismo se haya expedido al respecto.

Finalmente, sobre el monto de la cotización, la UCOPROLI menciona que si bien inicialmente KANK Y COSTILLA había ofertado un 31,64% por encima del presupuesto oficial, tras diversas notas que la propia UCOPROLI le envió, la empresa de BÁEZ mejoró su oferta, cotizando **$10.819.868**, cifra que superaba el presupuesto oficial en **27,66%**.

Sobre el punto, la UCOPROLI consideró que desde la fecha de confección del presupuesto oficial a la fecha de la oferta habíase producido un aumento inflacionario del 14,61% aproximadamente, lo que permitía elevar el presupuesto oficial a **$9.713.637**, guarismo que permitía concluir que la segunda cotización de BÁEZ superaba a dicho presupuesto sólo en **11,39%**; lo que permitía considerar la oferta como *conveniente*.

A partir de dicha conclusión, el expediente pasó a la Subgerencia de Asuntos Jurídicos, en donde el Dr. Emilio Luis D'AMATO —a pesar de los vicios puestos de manifiesto precedentemente— dictaminó que "*la oferta examinada cumple con los requisitos del pliego*" (v. fs. 806/11).

Con un informe de UCOPROLI, entonces, en el que se sugería preadjudicar a KANK Y COSTILLA bajo estos parámetros, la Comisión Evaluadora de Obras Públicas —integrada también por **GREGORUTTI** y **PASSACANTANDO**, pero sumando a **Fernando ABRATE** en vez de GARIONE

y a Elías CAMALLI en lugar de BATHORY— tuvo a la vista todo lo dicho —como lo tiene a la vista cualquiera que acceda a la lectura del expediente— y a pesar de ello decidió la preadjudicación en favor de KANK Y COSTILLA (v. fs. 824/8).

A resultas de lo antedicho, el Administrador General Nelson PERIOTTI dictó la Resolución n° 2954/14 adjudicando la obra a KANK Y COSTILLA, lo que permitió que se firmara el correspondiente contrato de obra pública entre Nelson PERIOTTI y Martín BÁEZ, oportunidad en que la empresa acompañó el certificado de capacidad de adjudicación (v. fs. 841, 853/6 y 876/7).

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias desarrolladas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial nacional— elevó el costo de la obra de **$10.819.868,21** a **$15.647.053,90** (**+44,61%**); pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 51%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5).

51. Expte. DNV n° 10.633/14 (Pavimentación de 100 cuadras en Río Gallegos)

En referencia a esta obra se cuenta con tres expedientes administrativos que permiten el conocimiento de sus pormenores: el n° 10.633/14 (convalidación del convenio), el n° 12.248/14 (licitación y adjudicación) y el n° 4387/15 (convalidación de la adenda).

Para comenzar la exposición, conviene destacar que el 31 de mayo de 2014 se firmó un convenio entre la DNV —representada por Nelson PERIOTTI— y la Municipalidad de Río Gallegos —representada por Raúl Alberto CANTÍN— mediante el cual se acordaba la financiación de esta obra a cargo del Tesoro Nacional —con un presupuesto estimado de **$202.000.000**—, reteniendo la DNV la inspección cotidiana de los trabajos pero delegando en la municipalidad diversas

cuestiones, entre ellas el trámite de pago de los certificados mensuales (v. fs. 1/2 de expte. n° 10.633/14).

Previo visto bueno del Gerente de Planeamiento, Investigación y Control **Fernando ABRATE**, del Gerente de Administración **Sergio Hernán PASSACANTANDO** y del Dr. Emilio Luis D'AMATO, el Administrador General Nelson PERIOTTI convalidó el convenio con fecha 16 de junio de 2014, mediante la resolución DNV n° 1417/14 (v. fs. 16/23 de expte. n° 10.633/14).

Es importante tener presente, en este punto, que en el dictamen n° 53622 de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos, emitido el 5 de junio de 2014 por el Dr. D'AMATO, se hizo una genérica referencia a la *discrecionalidad* con la que cuenta el Administrador General de la DNV para decidir qué obras financiar, sin dar mayores explicaciones y concluyendo que, en cualquier caso, *nada impedía* continuar con el trámite (v. fs. 17/9 de dicho expediente).

A partir de la convalidación del convenio, entonces, se inició el trámite vinculado al llamado a licitación de la obra —que se sustanció en el expediente DNV n° 12.248/14—, destacándose este caso como uno especial dado que, si bien hubo convenio de delegación de facultades, éstas no fueron atribuidas a la AGVP sino al Municipio de Río Gallegos y, amén de las escasas facultades delegadas, la obra fue igualmente *licitada, adjudicada, contratada* y *supervisada* por la propia Dirección Nacional de Vialidad.

Dicho expediente administrativo comienza con una nota del 30 de junio de 2014, suscripta por el Ing. Ricardo GARIONE —Subgerente de Estudios y Proyectos de la DNV—, por medio de la cual solicitó abrir un nuevo expediente, caratulado "licitación pública 50/14" (v. fs. 1).

Es llamativa la fecha, dado que las actuaciones siguientes a esa apertura formal del legajo son de data anterior y el proceso administrativo entró en una

pendiente acelerada el día 30 de junio de 2014, fecha en la que se sucedieron una gran cantidad de pasos procesales importantes, tal como se expondrá más adelante.

En efecto, luego de la nota de apertura del expediente se encuentra agregado un juego completo de los pliegos que habrían de servir de base para la licitación, pero llamativamente están suscriptos —sin explicación alguna—, en todas las páginas, por **Martín Antonio BÁEZ**, con el sello aclaratorio de que la firma es en nombre de KANK Y COSTILLA, a pesar de que, para la fecha en que se encontraba el expediente en ese momento, todavía no se había abierto la licitación, ni recibido ofertas ni mucho menos adjudicado la obra (v. fs. 18/308 de expte. 12.248/14).

En cualquier caso, corresponde señalar que en esos pliegos se incluye toda la documentación de base para esta licitación —memoria descriptiva, pliegos de condiciones generales y particulares, especificaciones técnicas y ambientales, con todos sus anexos y sucesivas modificaciones—, que habría sido elaborada por la DNV y que, a continuación de ella, se encuentra incorporada una nota del Ing. GARIONE, dirigida al Subgerente de Planeamiento y Programación, por medio de la cual pasa los pliegos a esa área pidiendo su aprobación (v. fs. 309/10 de expte. 12.248/14).

Cabe destacar que la nota mencionada tiene fecha 24 de junio de 2014 y en su encabezado refleja haber sido librada en el expte. 12.248/14; a pesar de que, para ese entonces, el expediente administrativo no se encontraba abierto aún —ya que, como vimos, se inició formalmente el 30 de ese mes—; todo lo cual exhibe que habría sido elaborada recién el 30 y habría sido antedatada.

Lo mismo corresponde destacar de las siguientes dos notas, por medio de las cuales la Gerencia de Planeamiento —con la firma de **Fernando ABRATE**, titular— y la Gerencia de Administración —bajo la firma interina de Ignacio

LÓPEZ SILVA, asesor— dieron su visto bueno a los pliegos y promovieron el avance del trámite; ello debido a que la primera figura con fecha 24 de junio de 2014 y la segunda refiere el 25 de junio de 2014, es decir, se trata de notas que siguen refiriéndose a un expediente que, a la fecha de su supuesta emisión, aún no existía (v. fs. 311 y 312 de expte. 12.248/14).

Después de esas notas, se encuentra incorporado el Dictamen n° 53858 de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos, suscripto por el Dr. Emilio D'AMATO con fecha 30 de junio de 2014, por medio del cual el responsable del análisis de legalidad del procedimiento concluyó que no había ningún obstáculo en continuar con el proceso, "*si la Superioridad así lo entendía*" (v. fs. 313/5 de expte. 12.248/14).

Sin embargo, seguidamente el letrado aduce que **"***cuando la autoridad competente decide asumir la financiación de obra de extraña jurisdicción, tendiente a la satisfacción del interés público, eventualmente en detrimento de la financiación de otra obra también de diferente jurisdicción, ello responde a cuestiones de oportunidad, mérito y conveniencia, resorte exclusivo del Administrador General (...). En el caso concreto que se trata, la aprobación de los actuados en trámite responde en forma exclusiva a una cuestión de oportunidad, mérito y conveniencia, reiterando que* ***no encuadran el sustento legal que surge del decreto-ley 505/58****, para lo cual es dable destacar que las cuestiones como las planteadas también cuentan con límites normativos, tal y como es el caso de los requisitos esenciales del acto administrativo es y como los derivados de la ley 19.549 a efectos que el mismo resulte válido y eficiente,* ***no siendo el servicio jurídico competente para opinar sobre este tópico****".*

Como se ve, mientras que por un lado el Dr. D'AMATO reconoció explícitamente que la obra no podía ser incluida en los supuestos legales en los

que la DNV puede financiar trabajos viales, por otro lado pretendió decir que dicha imposibilidad *legal* se trataba de una cuestión "*de oportunidad, mérito y conveniencia*" y que, como consecuencia de ello, él no era competente para opinar sobre ese asunto y era "resorte exclusivo" del Administrador General.

En definitiva, el profesional del servicio jurídico pretendió, mediante esta redacción confusa, por un lado dejar en claro que advertía la imposibilidad legal de financiar la obra y, por el otro, permitirle a sus superiores continuar con el trámite con su aval jurídico, aduciendo que dicha dificultad no era de carácter normativo.

Dicho dictamen favorable permitió que el Ing. **Carlos Joaquín ALONSO**, como Subadministrador General de la DNV, emitiera la resolución DNV n° 1482/14 por medio de la cual aprobó el proyecto de la obra y el presupuesto y ordenó llamar a licitación pública; todo ello con fecha 30 de junio de 2014 (fs. 317/9 de expte. 12.248/14).

A partir de allí se inició el proceso licitatorio propiamente dicho, sobre el cual es dable destacar, inicialmente, que el llamado a licitación fue comunicado al Boletín Oficial de Santa Cruz, para su publicación, mediante un fax emitido el 30 de junio de 2014 a las 16.09 horas (v. fs. 322/45).

Todo lo expuesto permite concluir, fundadamente y sobre los elementos reseñados, que el 30 de junio de 2014 la Dirección Nacional de Vialidad, a través de una *inusitada celeridad*, abrió el expediente 12.248/14, giró los pliegos —suscriptos por una empresa de BÁEZ, sin explicación alguna— a todas las áreas que debían opinar sobre ellos, intervinieron todas las áreas técnicas y opinaron, dio su dictamen favorable el servicio jurídico, se emitió la resolución que aprobó todo ello y se comunicó la nueva licitación al boletín oficial; **todo ello en el mismo día**.

Amén de todo ello, lo cierto es que el acto de apertura de ofertas se efectuó el 31 de julio de 2014 y, a pesar de que los pliegos habían sido comprados por las

empresas ESUCO y KANK Y COSTILLA, sólo se presentó esta última, que cotizó **$216.489.537** (v. fs. 349/52 de expte. 12.248/14).

Luego de un intercambio de requerimientos y sus correspondientes respuestas entre la UCOPROLI y KANK Y COSTILLA por una infinidad de piezas documentales que faltaban en la oferta de la empresa de BÁEZ —intercambio acaecido entre el 6 y el 30 de octubre de 2014, v. fs. 780/930—, el Coordinador General de la UCOPROLI Jorge BATHORY remitió, el 30 de octubre de 2014, una nota a la Subgerencia de Estudios y Proyectos, haciéndole saber que KANK Y COSTILLA aún no había aportado una gran cantidad de documentación de la oferta y solicitándole que, ante la ausencia de ello, sea esa subgerencia y no la unidad la que evalúe la conveniencia y razonabilidad técnica y económica de la oferta (v. fs. 942/3 de expte. 12.248/14).

La respuesta del Ing. Ricardo GARIONE —Subgerente de Estudios y Proyectos— se produjo el 4 de noviembre de 2014 y, en dicha nota, el nombrado actualizó los valores del presupuesto oficial —de mayo de 2014— a la fecha de la oferta —julio de 2014—, lo que le permitió afirmar que entre la oferta y el presupuesto había un aumento solamente del **1,70%,** para concluir luego que la oferta de KANK Y COSTILLA era razonable tanto técnica como económicamente, sin acompañar ningún informe sobre sus antecedentes de obras ni capacidad financiera (v. fs. 980/4 de expte. 12.248/14).

Posteriormente, se incorporó al legajo el Dictamen de Calificación emitido por la Dirección Nacional de Inversión Pública, por medio del cual se efectuaron observaciones al procedimiento, principalmente señalando que debía obtenerse la intervención favorable de la autoridad ambiental competente (v. fs. 998/1022 de expte. 12.248/14).

A pesar de ello, el Ing. GARIONE solicitó que el trámite continuara de todos modos y, merced a ello, el 11 de noviembre de 2014 la UCOPROLI emitió el Informe n° 90/14 —suscripto por **Jorge GREGORUTTI**, **Fernando ABRATE, Sergio Hernán PASSACANTANDO** y una firma sin sello aclaratorio—, por medio del cual sugirió preadjudicar la obra a KANK Y COSTILLA, basándose en la opinión favorable de la Subgerencia de Estudios y Proyectos y delegando en la Subgerencia de Asuntos Jurídicos el deber de dictaminar sobre los tiempos de publicación del llamado a licitación (v. fs. 1027/53 de expte. 12.248/14).

Con un informe de UCOPROLI, entonces, en el que se sugería preadjudicar a KANK Y COSTILLA bajo estos parámetros, la Comisión Evaluadora de Obras Públicas —integrada también por **GREGORUTTI, ABRATE** y **PASSACANTANDO**, y contando al Dr. Elías CAMALLI— tuvo a la vista todo lo dicho —como lo tiene a la vista cualquiera que acceda a la lectura del expediente— y a pesar de ello decidió la preadjudicación en favor de KANK Y COSTILLA (v. fs. 1063/7 de expte. 12.248/14).

A resultas de lo antedicho, el Subadministrador General **Carlos Joaquín ALONSO** dictó, el 22 de diciembre de 2014, la Resolución DNV n° 3166/14 adjudicando la obra a KANK Y COSTILLA, lo que permitió que se firmara el correspondiente contrato de obra pública entre Nelson PERIOTTI y **Martín BÁEZ**, oportunidad en que la empresa acompañó el certificado de capacidad de adjudicación (v. fs. 1086/90 y 1109/12 de expte. 12.248/14).

Es necesario señalar que, paralelamente a todo ello, el 10 de diciembre de 2014 se introdujo una *addenda* al convenio, mediante la cual se modificó el presupuesto estimado a **$216.489.537**, es decir que se llevó el monto del convenio a la cantidad exacta ofertada por KANK Y COSTILLA, *antes* de que estuviera adjudicada la obra (v. fs. 29 de expte. 10.633/14).

Posteriormente, el 11 de marzo de 2015 se firmó otra *addenda*, mediante la cual se dispuso que la DNV abonará los certificados directamente a KANK Y COSTILLA, la cual fue convalidada el mismo día de su suscripción, con el visto bueno de **ABRATE, PASSACANTANDO** y Manuel KEUMURDJI (v. fs. 18/9 y 24/30 del expte. 4387/15).

Para concluir, señalamos que mediante las diversas estrategias desarrolladas, la empresa de BÁEZ —con la anuencia de la agencia vial nacional— elevó el costo de la obra de **$216.489.537** a **$309.844.584,98** (**+43,12%**); pese a lo cual, a la fecha de la formulación de la presente denuncia, **el grado de avance de la obra era de 37%** (v. gráfico n° 6 acompañado a fs. 2664/5 y fs. 383/6 de expte. DNV n° 10.633/14).

VI.c. La subsunción jurídico-penal de los hechos

Descriptos los hechos que integran este requerimiento y las atribuciones individuales formuladas contra cada acusado, enumerados los elementos de prueba recolectados y desarrollados los motivos que conducen a tener por acreditada, a la luz de dichas pruebas, la maniobra descripta, en lo sucesivo se enunciará la significación jurídico-penal que a criterio de este Ministerio Público Fiscal integra el reproche dirigido a cada uno de los imputados y luego, de una manera más extensa, fundamentar tal circunstancia a la luz de la doctrina y jurisprudencia contrastadas con los hechos de la causa.

En función de lo expuesto, se especificará que:

1) Sergio Hernán PASSACANTANDO deberá responder como *coautor* del delito de administración fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de una administración pública;

2) Sandro FÉRGOLA deberá responder como *coautor* del delito de administración fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de una administración pública;

3) Carlos Joaquín ALONSO deberá responder como *coautor* del delito de administración fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de una administración pública;

4) Gustavo Marcelo GENTILI deberá responder como *coautor* del delito de administración fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de una administración pública;

5) Fernando ABRATE deberá responder como *coautor* del delito administración fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de una administración pública;

6) Jorge Eduardo GREGORUTTI deberá responder como *coautor* del administración fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de una administración pública;

7) Julio Enrique MENDOZA deberá responder como *partícipe necesario* del delito de administración fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de una administración pública;

8) Fernando Javier BUTTI deberá responder como *partícipe necesario* del delito de administración fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de una administración pública;

9) Martín Antonio BÁEZ deberá responder como *partícipe necesario* del delito de administración fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de una administración pública;

10) Myriam Elizabeth COSTILLA deberá responder *partícipe necesario* como del delito de administración fraudulenta agravada por haber sido cometida en perjuicio de una administración pública;

VI.c.1. <u>Del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública</u>

El art. 174 del Código Penal estipula el catálogo de defraudaciones *agravadas* y, en su inciso 5°, reprime con una pena de entre dos y seis años de prisión a aquel "*que cometiere fraude en perjuicio de alguna administración pública"* y como pena accesoria la inhabilitación especial perpetua si el culpable "*...fuere funcionario o empleado público"*.

Como puede apreciarse del texto de la norma, no se describe una conducta delictiva determinada, sino que se limita a agravar las formas defraudatorias previstas en los arts. 172 y 173 del Código Penal, en razón de la calidad de la persona ofendida: la administración pública.

Esto ha llevado a que tanto la doctrina como la jurisprudencia sostuvieran concordantemente que toda incriminación que se formule en función de esta figura delictiva debe remitirse expresamente a la forma de fraude específico que se trate (cfr. D'ALESSIO, Andrés José. *Código Penal comentado y anotado.* Ed. La Ley, 2009, Tomo II, pág. 771; DONNA, Edgardo Alberto. *Derecho Penal - Parte Especial.* Ed. Rubinzal-Culzoni, 2001, Tomo II-B, pág. 552, CCCFed., in re: "Herrera, J", causa n° 17.685, rta.: 28/04/83, etc.).

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

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

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

Es decir que la protección legal que se instituye a través de esta norma va más allá del mero derecho a la propiedad entendido éste como "derecho al dominio de la cosa" (art. 1941 del Código Civil y Comercial de la Nación, Ley 26.994), sino a la confianza en la lealtad del derecho y el tráfico económico, pues la infidelidad punible abarca "*no solamente el perjuicio patrimonial producido a través del quebrantamiento de la confianza sino al mismo tiempo la ruptura de la confianza mediante la lesión del patrimonio*" (Donna, Derecho Penal, Parte Especial, tomo II-B, citando a Hubner, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, 2003, p. 406).

Se trata de un delito especial propio, habida cuenta que la norma describe una conducta que solamente es punible si – a título de autor- es realizada por ciertos sujetos especialmente determinados por el legislador. Por lo tanto, sujeto activo de este delito pueden serlo aquellas personas que tengan asignada la *administración* del patrimonio ajeno, y que esa relación jurídica esté fundada en una de las fuentes que

el propio tipo penal establece: *la ley, una disposición de la autoridad o un acto jurídico.*

En ese orden de ideas, veremos que en el grupo de imputados que nos ocupa en esta oportunidad, tenemos a ex funcionarios públicos nacionales que se encontraban a cargo, desde sus distintas posiciones o roles, de la administración del patrimonio del Estado asignado a la DNV, a través de las leyes nacionales de presupuesto, los decretos de necesidad y urgencia, las reasignaciones de partidas presupuestarias de los jefes de gabinete, del ministro de planificación federal y del administrador general de esa dirección –Nelson Guillermo Periotti-, y de los del fideicomiso creado por el decreto PEN nro. 976/01.

Por lo tanto, tenían asignadas funciones específicas que establecían el marco de sus competencias y obligaciones, según lo establecido por distintas fuentes del ordenamiento jurídico. Al respecto, cabe recordar que **Carlos Joaquín ALONSO** como Subadministrador General tenía las funciones que le habían sido atribuidas normativamente por el decreto PEN nro. 616/92 y la ley nro. 17.072/66, de asistencia del Administrador General y se encontraba facultado a su vez para dictar resoluciones por delegación de éste y con idéntico valor jurídico.

Por otra parte, las atribuciones de **Sergio Hernán PASSACANTANDO** como Gerente de Administración, **Sandro FÉRGOLA** y **Jorge Eduardo GREGORUTTI**, ambos como Gerentes de Obras y Servicios Viales y de **Gustavo Marcelo GENTILI** y **Fernando ABRATE**, en sus cargos de Gerentes de Planeamiento Investigación y Control -todos ellos de la DNV-, se encontraban delimitadas en la decisión administrativa nro. 488/96.

Cabe mencionar que la instrumentación de una maniobra de estas características, requiere el montaje de una estructura de funcionarios que a partir de una “división de trabajos” realizaran —desde las atribuciones de sus cargos— su

aporte para cumplir con los elementos que terminarían configurando el tipo penal bajo estudio, lo que implicó un dominio funcional del hecho basado en el reparto de tareas con una finalidad común de apropiarse de fondos públicos.

Y en el caso de autos, esta red de funcionarios afines al proyecto delictivo ideado por la organización criminal con el cual se perpetró el fraude que nos ocupa, tuvo a su cargo precisamente el cuidado de esos bienes e intereses del Estado Nacional, pese a lo cual, omitieron controlar que las diversas irregularidades acaecidas en cada una de las contrataciones se sucedieran sistemáticamente, y de ese modo permitieron el reiterado incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de los responsables del conglomerado de empresas que respondían a Lázaro BÁEZ y sobre las cuales habían recaído las 51 obras viales objeto de estudio en el presente.

Ahora bien, esta compleja maniobra de sustracción de fondos públicos encuadra dentro de lo que la comunidad internacional ha definido como *hechos de corrupción*, categoría que reviste algunas particulares características en relación a los efectos nocivos que el delito ocasiona. Motivo por el cual, en primer lugar debemos destacar el *daño generalizado* que produce, a todo el tejido social, la violación a los deberes de cuidado y correcta administración de fondos públicos en la que incurren los funcionarios que cometen esta clase de delitos y que, mediante ellos, obtienen un lucro indebido a expensas de las contribuciones del resto de los ciudadanos.

Tal como se expusiera en el primer requerimiento de elevación a juicio, el CONSEJO INTERNACIONAL DE POLÍTICAS DE DERECHOS HUMANOS, en su informe titulado "*La Corrupción y los Derechos Humanos – Estableciendo el Vínculo*", manifestó oportunamente que "*Se ha comprobado que la corrupción tiene un impacto gravemente perjudicial sobre las personas que viven en la pobreza, cuando*

se comparan con los grupos de personas que disfrutan de un ingreso mayor. La corrupción no sólo afecta al desarrollo económico y desalienta la inversión extranjera en un país, afectando de manera indirecta a los más pobres, sino que además la corrupción reduce el ingreso neto de aquéllos que viven en la pobreza, distorsiona las políticas, programas y estrategias dirigidas trazados para satisfacer sus necesidades básicas y desvía los recursos públicos para inversiones en infraestructura, que son elementos de importancia crucial para lograr reducir la pobreza en un país" (págs. 12/3).

Trasladado ello al caso que nos ocupa, podemos puntualizar que si los fondos asignados a la Dirección Nacional de Vialidad fueron *el principal mecanismo de inversión real directa* de la Administración Pública Nacional durante el período 2004-2015, si en ese conjunto la provincia más beneficiada fue Santa Cruz y si, dentro de ella, el empresario que más fondos recibió fue Lázaro BÁEZ, lógicamente se deduce de lo expuesto que el *daño generalizado* que causó esta matriz de corrupción fue inmenso, ya que los efectos nocivos del delito atribuido a los imputados se ramificaron de manera inestimable, extendiéndose a todas las obras que se pudieron haber hecho y no se hicieron, las consecuencias favorables que esos trabajos viales hubiesen ocasionado en la economía, las privaciones de necesidades básicas que hubiesen concluido o, al menos, mitigado en tal caso; por citar algunos ejemplos.

Como se puede advertir de lo reseñado, la *cuantificación* de los daños de la corrupción es muy compleja, problemática que se encuentra receptada y analizada en el MANUAL PARA EL EJERCICIO DE LA FUNCIÓN PÚBLICA elaborado por la Oficina Anticorrupción, el cual considera que esa dificultad proviene, entre otros factores, de que en casos de corrupción "*los daños no son inmediatos, sino mediatizados por la concurrencia de otros hechos o situaciones*", como así también que "*no suele haber*

una víctima directa sino muchas víctimas indirectas, como usuarios de servicios públicos muy costosos y/o deficientes" (v. capítulo 3 de informe citado, disponible en sitio web de Oficina Anticorrupción).

Amén de esa complejidad, existen pautas objetivas que permiten efectuar una estimación del daño causado por la *matriz de corrupción* montada en el ámbito de la obra pública vial de Santa Cruz y que han sido determinantes para fundar el monto del embargo oportunamente dispuesto por el juzgado interviniente.

En efecto, luce con claridad que las maniobras de *concurrencia múltiple* de diversas empresas del GRUPO BÁEZ que permitían *aparentar* competencia en las licitaciones e *incrementar* el costo de la obra entre un **15%** y un **20%** respecto del presupuesto oficial, constituyen sin lugar a dudas un indicador concreto y mensurable del perjuicio ocasionado por esta maniobra.

Tomando como base un ejemplo, si admitiéramos como hipótesis que las obras de AUTOPISTA — AUTOVÍA EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*KM 1867 — KM 1908,6*" (expte. DNV n° 16.957/08) *podían* finalizarse por el monto del presupuesto oficial confeccionado por la AGVP —en este caso, **$261.350.000—**, sin lugar a dudas la estrategia de *colusión* digitada por los acusados incrementó sensiblemente el costo, ya que les permitió firmar el contrato de esta obra por **$313.593.865,** es decir, un **19,99%** más (v. detalle en capítulo **VI.b.4.D**).

No cabe ninguna duda, como se dijo, que en este caso hubo un perjuicio de más de **52 millones de pesos** en el mismo precio del contrato; sin siquiera ingresar en el análisis de si el presupuesto oficial confeccionado por la AGVP de Santa Cruz contenía, en sus propios guarismos, sobreprecios inaceptables.

De hecho, cabe señalar que en los casos en que se compararon los precios unitarios del contrato suscripto por AUSTRAL CONSTRUCCIONES con los precios unitarios del presupuesto oficial confeccionado por la nueva administración

de la Dirección Nacional de Vialidad en el año 2016, exhiben que **entre la cotización de Lázaro BÁEZ y la cotización actual existe una diferencia promedio del 64%** —previa actualización mediante los procedimientos oficiales—; lo que demuestra que el sobreprecio no provenía solamente del incremento producido por la estrategia de concurrencia múltiple sino que **en el mismo presupuesto oficial de la AGVP ya existía una importante cuota de *sobreprecio***.

Una segunda pauta esencial para comprobar el daño causado se asienta en que, de las cincuentaiún obras investigadas, **solamente una fue finalizada por el monto suscripto en el contrato, dos fueron terminadas en el plazo estipulado mientras que las restantes 49 fueron sometidas a sucesivas modificaciones, redeterminaciones de precios y ampliaciones de plazos que condujeron a que el Estado Nacional terminara abonando sumas considerablemente superiores**; ello, bajo diversas excusas de fuerza mayor que, en rigor de verdad, lo que ocultaban era, por un lado, la imposibilidad material de las empresas de cumplir en tiempo y forma con las obligaciones contractualmente asumidas; y por otro, encerraban la sistemática y deliberada estrategia adoptada por las empresas lideradas por BÁEZ, en el curso de ejecución de las obras, para lograr a través del aplazo de los tiempos de finalización de cada proyecto, una mayor recaudación de dinero por parte del Estado, que terminó pagando sumas desorbitantes por obras que como dijimos- en su mayoría no fueron culminadas.

A modo de ejemplo, podemos hacer notar el caso de las OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTO EN RUTA NACIONAL N° 3, TRAMO: "*AV. CIRCUNVALACIÓN CALETA OLIVIA*" (expte. DNV n° 13.191/06), en las que el contrato suscripto con AUSTRAL CONSTRUCCIONES S.A. preveía **$146.110.804,24** como monto final por la realización de los trabajos pero, mediante las diversas estrategias ilícitas que fueron desarrolladas a lo largo de este dictamen, la empresa del socio comercial de los ex

presidentes pudo aumentar ese monto a **$711.071.918,69**, es decir, un incremento del orden del **486,67%** (v. detalle en capítulo **VI.b.4.D**).

Otro criterio útil para comprobar el perjuicio ocasionado reside en los costos en que debió incurrir la Dirección Nacional de Vialidad ante el abandono inconcluso de las obras por parte de Lázaro BÁEZ luego del 10 de diciembre de 2015, pauta que también fue señalada por el Superior en la resolución que confirmó el auto de procesamiento (v. voto del Dr. Bruglia, obrante a fs. 7359/425).

En efecto, a pesar de que las empresas del GRUPO BÁEZ habían asumido la obligación contractual de conservar la transitabilidad de las rutas y realizar las tareas y gastos necesarios para ello hasta la entrega de las obras bajo acta de recepción —v. artículo n° 108 y siguientes del pliego general de condiciones—, lo cierto es que, cuando Cristina FERNÁNDEZ finalizó su mandato presidencial, las empresas de Lázaro BÁEZ *abandonaron* las obras en Santa Cruz y no abonaron los salarios pendientes a los trabajadores; todo lo cual ocasionó un reclamo por parte de las nuevas autoridades de la agencia vial nacional y provincial que, sin recibir respuesta satisfactoria de las constructoras, concluyó en la rescisión de los contratos por parte de la AGVP de Santa Cruz, decisión refrendada por la Gobernadora Alicia KIRCHNER (v. 28/37, 41/2 y 2550/4, entre otras).

A raíz de ello, la Dirección Nacional de Vialidad retomó las facultades delegadas, asumió los costos de mantenimiento, confeccionó los nuevos pliegos destinados a licitar la finalización de los tramos inconclusos y efectuó nuevos llamados a licitación, otorgándoles a todos ellos el consecuente procedimiento administrativo; todo lo cual supone, como se ve, una importante afectación de recursos logísticos, financieros y humanos por parte de la Administración Pública (v. declaración testimonial de Alejandro MON, obrante a fs. 760/835).

Por otra parte, existen numerosos casos en los que las diversas empresas del GRUPO BÁEZ cobraron, al inicio mismo de la obra, un importante *anticipo financiero* —del **20%** o **30%** del monto total del contrato— y que, pese a estar obligados contractualmente a reducir el plazo de obra en caso de percibir ese anticipo, no sólo no lo redujeron —con anuencia de la agencia vial— sino que, al no haberse concluido la obra, el anticipo nunca fue restituido del todo.

En efecto, el régimen del anticipo financiero supone un adelanto importante del pago de la obra bajo dos condiciones: que la empresa se comprometa a realizar los trabajos en un plazo sensiblemente menor —estipulado precisamente en el pliego— y que, en cada certificado mensual de pago, se le retenga a la empresa el porcentaje correspondiente al anticipo, como forma de restituirse ese adelanto financiero.

Ahora bien, si la empresa obtiene los beneficios de dicho instituto sin correr con las cargas que lleva consigo, se le procura un lucro indebido a expensas del Estado; tal como efectivamente ocurrió.

Un ejemplo de ello puede advertirse en las OBRAS BÁSICAS Y PAVIMENTACIÓN DEL CAMINO CORDILLERANO, RUTA PROVINCIAL N° 41, TRAMO: "*LOS ANTIGUOS — EMPALME RP S/N*" (expte. DNV n° 7772/10), en el que AUSTRAL CONSTRUCCIONES solicitó y cobró como anticipo financiero la suma de **$29.730.981,08**, constitutiva del **20%** del monto del contrato (**$148.654.905,41**) y no sólo se la exceptuó de su obligación de reducir el plazo de la obra —sin justificación alguna—, sino que dejó los trabajos inconclusos y, como consecuencia de ello, el Estado ni siquiera pudo recuperar en su totalidad el adelanto otorgado (v. detalle en capítulo **VI.b.4.D**).

Finalmente, también debemos mencionar que las empresas del GRUPO BÁEZ que ofertaban en conjunto no perdían por ello la garantía de su oferta —como

disponía específicamente la ley provincial que prohibía tal conducta (art. 32 inc. "a" de la ley nº 2743 de Santa Cruz)— y, en definitiva, el Estado también en esos casos, dejó de percibir los montos de esas garantías.

Todo lo expuesto, permite tener por acreditada la producción del *resultado perjudicial al patrimonio confiado en administración* a los funcionarios aquí imputados, es decir, el Tesoro Nacional.

El tipo exige además, un elemento subjetivo distinto del dolo que es que el sujeto activo debe actuar con el *fin de procurar para sí o para un tercero un lucro indebido o para causar daño*. El fin de lucro reside en el propósito de lograr una ventaja o provecho de contenido económico. Basta con la finalidad, sin que sea necesario que el logro se concrete. Tampoco es necesario el enriquecimiento del autor, pero, por exigencias típicas el lucro debe ser indebido, esto es, que se obtenga de manera ilegítima, que no se tenga derecho a él.

En tal sentido, debemos mencionar que los numerosos elementos de prueba reunidos, valorados conforme las reglas de la sana crítica racional, permitieron tener por acreditada, fundadamente, la maniobra por medio de la cual los funcionarios por quienes ahora se requiere la elevación a juicio, lejos de velar por los *intereses confiados* —los pertenecientes al Estado Nacional y la correcta realización de las obras públicas necesarias para el progreso y desarrollo de la República—, *quebrantaron* su deber de fidelidad, hicieron prevalecer el *interés personal* de los ex Presidentes de la Nación y, consecuentemente, beneficiaron ilegítimamente a Lázaro BÁEZ, en abierta infracción a la normativa vigente, garantizándole un lucro indebido a costa del Tesoro Nacional.

El aporte concreto que efectuó cada uno de los imputados, por acción u omisión, en pos de contribuir a dicha maniobra fue precisado específica e individualmente en el acápite **IV** de esta presentación y se tuvo por acreditado a

partir de las pruebas enumeradas y valoradas en los capítulos **VI.a**. y **VI.b**; pero en todos los casos —salvo Martín BÁEZ, Fernando BUTTI, Julio MENDOZA y Myriam COSTILLA— su contribución se encuadra en los términos antedichos.

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

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

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

En este orden de ideas es que este Ministerio Público Fiscal sostiene que los funcionarios de la DNV involucrados deberán ser considerados coautores del delito de administración infiel agravada por haber sido cometida en perjuicio de la Administración Pública Nacional.

Distinto será el caso de los imputados **Martín BÁEZ, Fernando BUTTI, Julio MENDOZA** y **Myriam COSTILLA**, quienes revisten una situación especial en cuanto a este tipo defraudatorio ya que no poseen la calidad del sujeto activo que requiere este tipo penal, por lo que no pueden ser considerados coautores, sino que debe reprochárseles sus aportes en condición de partícipes necesarios.

En efecto, y sin que ello implique una mengua al rol trascendental que los nombrados tuvieron con sus conductas, se colige de la redacción del tipo penal bajo estudio que, por tratarse de un delito especial propio, únicamente podrán ser autores de la referida maniobra aquellas personas que, al momento de los hechos, tuvieran el requisito especial de autoría previsto por el tipo: es decir quienes tenían el carácter de “funcionarios públicos”.

Por tal motivo, los imputados mencionados, en la medida en que fueron quienes actuaron desde la esfera privada de la contratación y efectuaron sus aportes a la defraudación desde esa posición, tomando decisiones direccionadas con conocimiento de que eran necesarias para hacer confluir en el grupo montado y aportado por Lázaro BÁEZ los fondos de la obra pública vial de Santa Cruz,

brindando con ello una contribución imprescindible para concretar la maniobra ilícita objeto de estudio, deben responder en carácter de *partícipes necesarios*.

Finalmente, cabe remarcar respecto del acusado Martín BÁEZ, que éste se encuentra elevado a juicio oral en el marco de las causas "Los Sauces" (nº **3732/16**) y "Hotesur" (nº **11.352/14**), en calidad de miembro de la asociación ilícita de marras –junto a otras personas no abarcadas por este sumario- cuyos objetos versan sobre los procesos de reciclaje de activos desplegado por los ex presidentes con el dinero ilícito proveniente de la defraudación al Estado.

En tal sentido, importa aclarar que los distintos alcances de las imputaciones formuladas a Martín Báez en esta causa y en aquellas otras conexas, obedecen básicamente al cuadro probatorio reunido en el curso de las investigaciones respecto de cada etapa de la maniobra integral de corrupción que nos ocupa, que colocan a aquél en un papel determinante dentro de la organización ilícita y durante el transcurso de las etapas subsiguientes a la defraudación pergeñada, sin que ello mengüe su participación en los hechos por los cuales aquí se solicita su elevación a juicio.

VII.- <u>REQUISITORIA</u>

Por lo expuesto, solicito a VS que declare parcialmente clausurada la instrucción y **eleve a juicio** la causa **CFP 5048/2016** en relación a Sergio Hernán PASSACANTANDO, Sandro FÉRGOLA, Jorge Eduardo GREGORUTTI, Gustavo Marcelo GENTILI, Fernando ABRATE, Carlos Joaquín ALONSO, Fernando Javier BUTTI, Martín BAEZ, Julio Enrique MENDOZA y Myriam COSTILLA en orden a las circunstancias fácticas y los fundamentos desarrollados en el presente.

Asimismo, insisto a VS en la solicitud formulada a fs. 8943/9121 por este Ministerio Público Fiscal, en relación a la declaración indagatoria de cuarenta (40) individuos —ex funcionarios públicos de Santa Cruz y ex profesionales del GRUPO

BÁEZ—, aclarándose que con dicho dictamen se ha concluido con el estudio pormenorizado de la prueba recolectada hasta el momento y, por tanto, con la formulación de acusación contra los responsables de la maniobra criminal aquí analizada.

Fiscalía Federal n° 11, de marzo de 2019.

Fiscalnet n° 43820/16

ÍNDICE DE DICTAMEN PRESENTADO EN CAUSA N° 5048/16

I.- OBJETO 1

II.- DATOS PERSONALES DE LOS IMPUTADOS 1

III. ASPECTOS GENERALES 4

III.a. Contexto global de la investigación 4

III.b. Aclaraciones preliminares a la imputación 5

IV.- LA ACUSACIÓN 10

IV.a. Imputación general: la maniobra de corrupción y sus distintas etapas 10

IV.a.1. La inmersión del amigo y socio presidencial en el negocio de la construcción vial 11
IV.a.2. La exportación de una estructura provincial montada con gente de confianza a un nivel nacional 13
IV.a.3. La mayor concentración económica de obra pública vial de nuestro país en la provincia de Santa Cruz 20
IV.a.4. El direccionamiento de la adjudicación de la obra pública y el diseño de un esquema de beneficios exclusivos y permanentes en favor de Lázaro BÁEZ, en detrimento de las arcas del Estado 25

IV.b. Imputaciones individuales 36

IV.b.1. Sergio Hernán PASSACANTANDO 36
IV.b.2. Gustavo Marcelo GENTILI 38
IV.b.3. Sandro FÉRGOLA 39
IV.b.4. Fernando Norberto ABRATE 40
IV.b.5. Carlos Joaquín ALONSO 42
IV.b.6. Jorge Eduardo GREGORUTTI 43
IV.b.7. Julio Enrique MENDOZA 45
IV.b.8. Martín Antonio BÁEZ 46
IV.b.9. Fernando Javier BUTTI 48
IV.b.10. Myriam Elizabeth COSTILLA 49

V.- CALIFICACIÓN LEGAL 50

VI.- MOTIVACIÓN DEL REQUERIMIENTO 51

VI.a. Enumeración de la prueba 51

VI.b. Valoración probatoria 157

VI.b.1. La inserción del amigo personal y socio comercial en el negocio de la construcción 158

VI.b.1.i. La conformación del GRUPO BÁEZ y su inmersión y expansión en la actividad de la construcción de obra pública vial 159
VI.b.1.ii. El crecimiento patrimonial del "holding" empresario de Lázaro BÁEZ 169

VI.b.2. La exportación de la estructura provincial a nivel nacional 175

VI.b.2.i. La Dirección Nacional de Vialidad 184
VI.b.2.ii. La Administración General de Vialidad Provincial 201

VI.b.3. La concentración económica de la obra pública en Santa Cruz 206

VI.b.3.i. La elaboración del presupuesto 210
VI.b.3.ii. El dictado de decretos de necesidad y urgencia 220
VI.b.3.iii. La utilización de los fondos del fideicomiso del decreto n° 976/01 230
VI.b.3.iv. Las reasignaciones presupuestarias discrecionales a través del Jefe de Gabinete de Ministros 240
VI.b.3.v. Las reasignaciones presupuestarias del Ministro de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios 242
VI.b.3.vi. Las compensaciones de créditos decididas por Nelson PERIOTTI 249

VI.b.4. El esquema de beneficios exclusivos en favor de Lázaro BÁEZ 251

VI.b.4.A. De las irregularidades en la adjudicación *253*

La *concurrencia múltiple* a una misma licitación, el aumento del presupuesto oficial y la presencia de sobreprecios 253
El otorgamiento de obra vial por encima de la capacidad de ejecución 279
El incumplimiento como regla y la reelección del GRUPO BÁEZ en las licitaciones 291
La celeridad como parámetro de favorecimiento en la adjudicación 294
La homologación sin control de la legalidad de lo actuado por la AGVP 298

VI.b.4.B. De las irregularidades en la ejecución *303*

La designación de un único representante técnico para todas las obras 310
La utilización de la misma planilla de equipos para múltiples y simultáneas obras viales 313

VI.b.4.C. De las irregularidades en el pago *318*

La creación de un canal preferente y exclusivo de pago 319
Los cobros a la medida de las necesidades de Lázaro A. BÁEZ 323
La preferencia por Lázaro A. BÁEZ a la hora del pago 326
La ausencia de deuda a Lázaro A. BÁEZ 330

VI.b.4.D. El detalle de las irregularidades caso por caso *331*

VI.c. La subsunción jurídico-penal de los hechos 544

VI.c.1. Del delito de administración fraudulenta en perjuicio de la administración pública 546

VII.- REQUISITORIA 558