

FORMULAN DENUNCIA PENAL

Señor Juez Federal:

Juan Carlos **MORÀN**, Adrián **PÉREZ** y Fabián **PERALTA**, Elsa Siria **QUIROZ**, todos por derecho propio, en nuestro carácter de diputados nacionales, con domicilio en Riobamba 25, oficina 745 (Anexo de la H. Cámara de Diputados de la Nación), de esta Capital Federal, a V.S. decimos:

1. OBJETO:

Que en los términos de los artículos 174 y siguientes del Código Procesal Penal de la Nación, venimos a denunciar la posible comisión de los delitos contemplados en los artículos 174 inc. 5 (fraude en perjuicio de la administración pública) y 248 (violación de deberes de funcionario público) del Código Penal, y/o los que resulten de la respectiva investigación. Esto, a fin de que se investiguen las eventuales responsabilidades de los funcionarios públicos a cargo del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), de la Secretaría de Obras Públicas y del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, quienes hubieran conducido los mismos durante el período de concesión 2003/2008.

Las circunstancias denunciadas han trascendido públicamente y tenemos el deber de denunciarlas formalmente en nuestro carácter de diputados de la Nación, en cumplimiento de lo prescripto por el art. 177, inc. 1º, C.P.P.N..

2. LOS HECHOS A INVESTIGAR: LAS IRREGULARIDADES CONSTATADAS MEDIANTE EL INFORME DE LA AUDITORIA GENERAL DE LA NACION:

La Auditoría General de La Nación (AGN), en ejercicio de las facultades que le fueron conferidas por el

art. 118 de la Ley 24.156, realizó un examen en el ámbito del órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), a fin de examinar la gestión de ese organismo *en el control de calidad de la prestación de las concesiones viales adjudicadas por Decreto N° 1007/03*, desde el inicio de la concesión (1° de noviembre de 2003).

Como resultado de dicho examen, elaboró un Informe de Auditoría, que ha sido recientemente publicado en la página web de la Auditoría General de la Nación, abarcando hasta el 28/11/06 (Actuación AGN 102/06-Resolución N° 47/08), como período auditado.

En dicho Informe, la AGN hace constar una serie de irregularidades en el ejercicio de las funciones de contralor, por parte del OCCOVI, que nos llevan a presumir acerca de la posible configuración de delitos de acción pública en perjuicio de la Administración Pública, por parte de funcionarios de dicho organismo.

- Recategorización de Tramos:

En tal sentido podemos destacar la gravosa circunstancia constatada en dicho informe, que se habría generado en oportunidad de efectuar la "recategorización de tramos", mediante la cual se ha provocado un indiscutible perjuicio a los intereses del erario público.

Al momento de la adjudicación, cada corredor presentaba tramos con diferentes estado de mantenimiento, lo que fueron clasificados en: **Tramos A**, correspondientes a aquellos que se encontraban en mejor estado y para los que sólo se estimaba necesarias tareas de mantenimiento y conservación; y **Tramos B**, lo que presentaban un mayor deterioro y que dentro del mismo plazo, debía recibir una determinada "obra mejorativa".

Y las concesiones adjudicadas bajo el Decreto N°1007/03, a diferencia de las anteriores, no contemplaron que el Concesionario ejecute un plan de obras mejorativas - que en cambio debe ejecutar en Concedente-, sino que lo limitaron a mantener el corredor con un determinado nivel de calidad.

En los Pliegos Técnicos Particulares (PTP) provisorios, se listaron la totalidad de los tramos homogéneos con su respectivo Índice de Estado característico (si este indicador es mayor a 7,5, se lo clasifica como Tramo A; si es menor a 7,5 como Tramo B).

Pero sucedió que en el PTP definitivo, la división en Tramos A y B resultó diferente, ya que se redujeron significativamente la cantidad de TRAMOS A. En el CV N° 3, al momento del llamado a licitación los TRAMOS A alcanzaban el 37% de la longitud total, pero cuando se adjudicó representaban el 19% y en el caso del CV N° 5, al momento del llamado a licitación los TRAMOS A representaban el 77% de la longitud total y al ser adjudicado, el porcentaje se redujo al 26%. Es decir que, en el caso del Corredor 3 los TRAMOS A se redujeron un 47%, y en el Corredor 5 la reducción es del 66%.

Y una primera consecuencia directa de estos cambios resulta ser la disminución de los costos a cargo del Concesionario, puesto que el costo total de mantenimiento se compone del costo unitario [\$/km.año] por la cantidad de kilómetros. Lo que deriva, a su vez, en un aumento indefectible de los costos a cargo del Concedente, que es quien debe efectuar las obras (huelga aclarar, el Estado Nacional).

Por otro lado, la AGN advierte a cerca de las inconsistencias que presenta dicha recategorización, tales como la existencia de tramos que, a pesar de su estado

próximo a "regular", se adjudicaron como TRAMOS A, es decir, no se previeron para ellos obras mejorativas durante toda la concesión; lo que claramente provocaría un mayor deterioro del corredor que torna necesario ejecutar luego, una obra de mayor envergadura, mayores gastos, incremento en los costos para los usuarios y disminución del patrimonio vial a lo largo del plazo de la concesión.

Contrariamente, algunos tramos que presentaban un estado superficial bueno e incluso muy bueno, pasaron a ser TRAMOS B y por ende fueron afectados a obras de mejoramiento en el plazo de concesión; las que no tendrían motivo aparente o explicación sensata, generando sospechas razonables a cerca de las verdaderas causas de esa recategorización.

No debe olvidarse que el sistema vigente establece que las obras mejorativas serán programadas y ejecutadas por el Concedente, mediante un contratista seleccionado en una licitación pública, con la consecuente disponibilidad de fondos para su financiamiento.

Al respecto, según el Informe de Auditoría, "*La única fundamentación encontrada en el Pliego sobre los cambios es que "la división... se ha realizado teniendo en cuenta fundamentalmente, las condiciones técnicas actuales y las esperadas durante el plazo de la concesión de las calzadas de rodamiento y, en algunos casos, a razones operativas por su magnitud".*" Siendo contundente la AGN al señalar que "*no fue posible acceder a los documentos técnicos que sustentan la respuesta del OCCOVI referida a los criterios y metodología empleada para la recategorización de tramos en las concesiones analizadas. Los procedimientos tendientes a obtener dicha información resultaron infructuosos debido a la **falta de cooperación del Organismo auditado***".

Parecería que el órgano de control, que además se ha transformado en "juez y parte", no puede brindar ninguna explicación o en todo caso, pretende ocultar las causas de dichas anomalías.

- Planes de Obras y Gestión de Control.

El Pliego de Condiciones Particulares prevé que *"la Concesionaria deberá ejecutar los trabajos y labores necesarios para que las rutas objeto del Contrato mantengan siempre las condiciones exigidas por este Pliego, es decir que sus características y condiciones físicas deben responder permanentemente a exigencias mínimas que garanticen la seguridad vial y la comodidad al usuario (...) respondiendo de ello ante el Órgano de Control y los usuarios"*.

Y el mismo PCP establece que para controlar el estado de las calzadas pavimentadas, el Órgano de Control efectuará, cuando lo considere conveniente, pero por lo menos una vez al año, las mediciones necesarias para evaluar las condiciones técnicas de las calzadas, en toda la longitud del Corredor vial concesionado.

Sin embargo, se advierte una evidente insuficiencia en las cantidades y frecuencias de las tareas de mantenimiento previstas, con relación al grado de deterioro que presentan los Corredores. Esto, sumado al más que "contemplativo" régimen de penalidades establecido, que contiene innumerables prórrogas y dilatados procedimientos destacados por la AGN, también nos alerta a cerca del control que los funcionarios del OCCOVI realizan efectivamente sobre la calidad de la prestación.

La consecuencia de lo señalado resulta ser el avance del estado de deterioro de los tramos viales también constatado por la AGN, que revela incumplimientos

significativos de los concesionarios, sin el debido control y sanción por parte del OCCOVI.

Y por otro lado, a pesar del marcado desmejoramiento de los tramos, se observan datos inexplicables tales como que en el Corredor 5 se destina a tareas de conservación y mantenimiento, más de tres veces el monto presupuestado, presentando una diferencia acumulada del 225%. Los desvíos entre lo planificado y lo ejecutado, se fue incrementando año a año, y por consiguiente, se fue incrementando el costo de mantenimiento anual por km "*abruptamente*", según lo señala la AGN.

Pero más inexplicable aún resulta la circunstancia constatada en el informe, en cuanto a que a pesar de dicho incremento en los costos de mantenimiento, la calidad de la prestación cayó notablemente; lo que se ve reflejado en la evaluación de pavimentos donde los índices de estado presentan una variación mayoritariamente descendente, inclusive en tramos tipo A como de las Rutas 9 y 34. Se constatan grandes extensiones de pavimento que presentaron fisuras generalizadas, desprendimientos y baches.

Es decir que aún realizando erogaciones que supuestamente superarían ampliamente lo planificado, las condiciones del corredor han desmejorado.

Asimismo, se puede observar en el Informe, que del total del monto ejecutado, la mayor parte se gastó en limpieza, corte de pasto y mantenimiento de bosquecillos. Por ejemplo, en el Corredor Vial N° 5, de un monto ejecutado de \$ 94.374.010, se destinaron en tal concepto \$ 59.829.679 y sólo \$ 9.578.610 para los ítems directamente relacionados con el mantenimiento de la carpeta asfáltica.

Así, la incidencia sobre lo planificado por mantenimiento de la carpeta asfáltica, resulta ser tan sólo del 27%!!!.

La pregunta que nos hacemos V.S., es si realmente el 73% restante fue ejecutado (o podríamos estar ante una sobre-ejecución simulada) y en qué conceptos; así como a qué se debe la inacción del OCCOVI en este sentido.

En efecto, tal como lo advierte la AGN, *"Si tenemos en cuenta que el Concesionario presenta la planificación anual de las tareas pocos días antes de empezar el respectivo año, los referidos desvíos evidencian un desconocimiento del estado del corredor y su evolución, factor indispensable para una adecuada gestión de conservación"*.

Además, encontramos que los informes de los supervisores no cumplen con el Instructivo en cuanto a la calidad y cantidad de información que debieran brindar al concedente, ni tampoco incluyen la verificación de las cantidades de obras ejecutadas.

Por ello, la inactividad observada por el OCCOVI, en cuanto a su deber de contralor como garante de los intereses del Estado Nacional y los usuarios, además de evidente, resulta llamativa y pareciera encuadrar en un supuesto de violación de deberes de funcionario público.

Por otro lado, en cuanto a la obligación que pesa directamente sobre el concedente para ejecutar las "obras mejorativas", encontramos que la AGN ha constatado que desde el inicio de la Concesión no se había ejecutado ninguna obra en el plazo previsto en los Pliegos Técnicos.

Lo que ha generado graves perjuicios al erario público, tanto por los recursos materiales y humanos utilizados para realizar los estudios de programación de

obras, que luego no se ejecutaron en tiempo y forma; como por los mayores gastos generados por la necesidad de obras adicionales y de mayor envergadura, consecuencia directa, a su vez, del mayor deterioro sufrido por los tramos (por ejemplo, cuando correspondía realizar una obra de corrección superficial, luego se necesita una obra de refuerzo).

Todo esto, nuevamente, deviene en un necesario incremento en los costos para el usuario y el Estado Nacional, así como en la disminución del patrimonio vial.

Además, entre las propiedades que debe tener un pavimento, la más importante en materia de seguridad, es la resistencia al deslizamiento. Una adecuada adherencia neumático-pavimento es la principal causa de accidentes por pérdida de control de vehículo cuando la superficie está mojada (fenómeno de hidroplaneo).

Esta resistencia a la fricción, tan importante, se mide con un equipo mu meter, que pertenece a la Dirección Nacional de Vialidad. Según el informe de auditoría, esta medición, en numerosas oportunidades no se realizó por problemas de disponibilidad o calibración del aparato, no teniendo el OCCOVI la más mínima previsión de generar algún método alternativo para medir este indicador, con el consecuente riesgo indebido generado para la vida de los usuarios.

Es así que atención a las irregularidades destacadas, entendemos debieran ser investigados los funcionarios de las más altas jerarquías con facultades de control y decisión respecto de la calidad de la prestación de las concesiones viales, así como los titulares de la Secretaría y el Ministerio a cargo; por la responsabilidad de los mismos en cuanto no habrían procedido conforme sus obligaciones legales, tutelando los intereses del Estado

Nacional, generando graves perjuicios. Sin perjuicio de ello, V.S. determinará finalmente qué funcionarios deben sufrir reproche penal por sus conductas.

Por lo expuesto, solicitamos se lleve adelante la investigación penal pertinente, a fin de determinar la posible comisión de delitos de acción pública y en su caso, establezca las responsabilidades penales de funcionarios públicos.

3. CALIFICACION LEGAL:

Sin perjuicio del elevado criterio de V.S., consideramos que los elementos que surgen del Informe de Auditoría, son suficientes para sospechar respecto de la posible existencia de delitos que podrían haber sido cometidos por funcionarios públicos, contemplados en los artículos 174 inc. 5 (fraude en perjuicio de la administración pública) y 248 (violación de deberes de funcionario público) del Código Penal.

La presente denuncia se basa en definitiva, en la falta de cumplimiento de obligaciones impuestas por Ley al organismo de control y Secretaría y Ministerio competente.

En definitiva, las autoridades del OCCOVI violaron de manera constante la normativa que establece sus obligaciones, incumpliendo reiteradamente su deber legal de supervisión, inspección, auditoría y seguimiento de la ejecución de los Contratos de Concesiones de Redes Viales; así como de asegurar la calidad y adecuada prestación de los servicios y la protección de los usuarios y los bienes públicos del Estado.

Asimismo, consideramos necesario que en base a los hechos denunciados, se investigue si han existido maniobras por parte de las autoridades a cargo del OCCOVI,

tendientes a hacer incurrir en error a la Administración Pública mediante la utilización de un ardid o engaño y produciendo como resultado un perjuicio de índole patrimonial por medio de acciones ilícitas u omisiones de las obligaciones a su cargo.

De todos modos, consideramos imprescindible la realización de una profunda investigación que determine todas las personas involucradas en las distintas maniobras y la tipicidad de las conductas ilícitas cometidas.

4. PRUEBA DOCUMENTAL:

Se acompaña como prueba documental, una impresión del Informe de Auditoría de la AGN sobre la gestión del OCCOVI, correspondiente al período 1/11/03 al 28/11/06.

5. PETITORIO:

Por todo lo expuesto, a V.S. solicitamos:

1. Tenga por formulada la presente denuncia.
2. Se nos cite a ratificarla, ocasión en la que acompañaremos la documentación ofrecida como prueba.
3. Se investiguen los hechos denunciados, se indague a los responsables de los mismos, dicte sus procesamientos y oportunamente, se eleve la causa a Juicio Oral.

Proveer de conformidad,

Será Justicia.