

SESIONES ORDINARIAS
2000
ORDEN DEL DIA N° 1727

**COMISION PARLAMENTARIA MIXTA REVISORA
DE CUENTAS DE LA ADMINISTRACION**

Impreso el día 30 de noviembre de 2000

Término del artículo 113: 12 de diciembre de 2000

SUMARIO: **Organo** de Control de la Red de Acceso a la Ciudad de Buenos Aires. Adecuación de su gestión a las normativas legales, administrativas y contractuales, para hacer cumplir dichas normas y cuestiones conexas. (173-S.-2000.)

Buenos Aires, 15 de noviembre de 2000.

Al señor presidente de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Tengo el honor de dirigirme al señor presidente, a fin de llevar a su conocimiento que el Honorable Senado, en la fecha, ha sancionado el siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1° – Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional, manifestando la necesidad de que el Organo de Control de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires (OCRABA), adecue su gestión a las normativas legales, administrativas y, contractuales, cumpliendo y haciendo cumplir dichas normas. Al mismo tiempo se determinen las responsabilidades de los funcionarios y de la concesionaria del Acceso Oeste de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires por la ineficiencia de la gestión desarrollada.

2° – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional y a la Auditoría General de la Nación, juntamente con sus fundamentos.

Saludo a usted muy atentamente.

MARIO A. LOSADA.

Juan C. Oyarzún.

FUNDAMENTOS

La Auditoría General de la Nación informa que realizó una auditoría para verificar el cumplimiento

de las obligaciones de la empresa Grupo Concesionario del Oeste Sociedad Anónima, concesionaria del Acceso Oeste de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, referidas a los aspectos técnicos, legales, de explotación y de seguridad, y el control de las mismas por parte del Organo de Control de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires (OCRABA).

El examen fue realizado de conformidad con las normas de auditoría externa de la Auditoría General de la Nación.

Las tareas de campo se desarrollaron entre el 5 de mayo y el 15 de septiembre de 1997.

La auditoría realizada contempla las sucesivas modificaciones que se realizaron en el contrato original.

Las verificaciones *in situ*, así como todos los comentarios y observaciones desarrollados por la AGN están limitados, en lo que a los aspectos técnicos y de explotación respecta, a los procedimientos implementados por el concesionario en los tramos II y III de la autopista, que son los únicos que se habilitaron para la explotación por el sistema de peaje.

El proyecto Acceso Oeste se ejecuta sobre un antiguo proyecto de la Dirección Nacional de Vialidad, que inició los trámites tendientes a lograr la desocupación de los terrenos a efectos de liberar la traza en el tramo I a comienzos de los años ochenta. Dicho proceso se interrumpió, hasta que en el año 1994 se adjudica la concesión al Grupo Concesionario del Oeste S.A., lo cual permite retomar las expropiaciones. El proceso fue llevado a cabo en forma conjunta por un grupo de trabajo conformado por la Dirección Nacional de Vialidad (como ente expropiante representante del Estado nacional), el Grupo Concesionario del Oeste S.A. (como sociedad adjudicataria de la concesión aportando el capital necesario) y el OCRABA (ejerciendo el control de dichas operaciones).

Es importante aclarar que de acuerdo con el contrato de concesión, la entrega de la traza completamente liberada es responsabilidad del Estado nacional, mientras que todos los gastos necesarios para la liberación de esa traza se encuentran a cargo del concesionario, quien debe asumir la totalidad de los efectuados y a efectuarse a esos fines, hasta que el bien se encontrara físicamente libre e inscripto a nombre del Estado nacional.

El contrato de concesión establece que la liberación de la traza en el tramo I debía realizarse dentro de los 180 días de la toma de posesión por parte del concesionario (16 de agosto de 1994), pudiendo el concedente unilateralmente prorrogarlo por otro período igual, venciendo este último el 16 de agosto de 1995. Asimismo, el contrato establecía que si al finalizar el período de prórroga la traza no se encontraba totalmente liberada, ambas partes podían rescindirlo, sin que el acto generara a favor de la concesionaria o de terceros derecho alguno de indemnización por la extinción contractual como por gastos improductivos de ninguna naturaleza, salvo lo dispuesto en el anexo F del pliego de condiciones particulares.

Desde la toma de posesión se produjeron distintos inconvenientes en el proceso de liberación de la traza, que no se pudo concretar al vencimiento de los plazos previstos, por lo cual el contrato estuvo a punto de resolverse, pero un ajuste de las obligaciones de los contratantes permitió la firma de un nuevo acuerdo el 16 de agosto de 1995.

Las expropiaciones, los ocupantes irregulares y los intrusos produjeron largas demoras en los trámites de liberación de la traza del tramo I.

Ante la inminencia del vencimiento de la fecha fijada para la liberación de la traza (28 de febrero de 1986) en el convenio suscripto entre concedente y concesionario el 16 de agosto de 1995 y la evidencia de que resultaría imposible cumplir la obligación en su totalidad debido a las demoras en las instancias judiciales en los juicios de expropiación a efectos de permitir al concesionario avanzar sobre acuerdos comerciales en vías de concreción, cuanto sobre convenios financieros que la falta de previsión de un plazo cierto de liberación de la traza le impedía alcanzar, provocándole grandes aumentos de costos en el mantenimiento de la concesión, el concedente consideró la alternativa de un adelantamiento en la ejecución de algunas obras de la segunda etapa en los tramos II, III y IV, así como también la posibilidad de dar por liberada la traza en supuestos donde las parcelas pendientes no afectaren la ejecución de las obras, entre ellas las correspondientes al tramo I que presenta las principales dificultades, situación que instrumentó en un nuevo acuerdo que suscribiera con la concesionaria el día 6 de septiembre de 1996. Allí se convino además que el concedente autorizaría el cobro anticipado del peaje en un sector del acceso (tramos II y III), proporcional a las inversiones realizadas por el concesionario. Finalmente, el tramo I quedó libera-

do por acuerdo entre las partes el 7 de marzo de 1997, es decir con una demora de 31 meses aproximadamente respecto de la fecha establecida en el contrato original.

Del examen realizado, la AGN produjo observaciones y comentarios sobre aspectos técnicos, aspectos de explotación y aspectos legales.

Con referencia a los aspectos técnicos las observaciones se refieren a calzadas principales, colectoras, pasarelas y desagües.

En las calzadas principales se observó que a pesar de que por la macrotextura del pavimento observada visualmente, el mismo cumple en apariencia con las condiciones exigidas, las mismas no se verificaron con el uso del Mu Meter, método especificado en el pliego, sino que se utilizó el método del péndulo T.R.R.L., lo cual da una idea puntual de las condiciones de la microtextura del agregado pétreo de la mezcla asfáltica en lugar de un valor de fricción promedio por kilómetro, tal como se determina utilizando el método especificado. Se constató que las fisuras no fueron selladas, que las banquetas exteriores de las calzadas principales no cuentan con las medidas que se establecen en los pliegos y también se observó la presencia de charcos de agua, falta de alineación y descalce de los bordes de las banquetas pavimentadas de las calzadas principales.

La AGN señala que en ningún caso se aplicaron penalidades para los incumplimientos observados.

Con respecto a las colectoras, se observaron las siguientes deficiencias: carecen de banquetas; las dimensiones y diseño de las colectoras son escasas para absorber todo el tránsito pasante; ausencia de dársenas para la detención del transporte urbano de pasajeros y de refugios destinados a la espera de los mismos; la señalización vertical se encuentra ubicada demasiado próxima al borde de la calzada incumpliendo con las normas de señalamiento de la Dirección Nacional de Vialidad; el trazado de las colectoras no siempre es continuo, existiendo interrupciones donde las colectoras interceptan a nivel con otras vías con ausencia de señales claras de orientación; inexistencia de la correspondiente demarcación horizontal en sectores de las colectoras comprendidas en el tramo II.

Con respecto a las pasarelas (conexiones peatonales sobre nivel entre los dos frentes de la autopista) se observaron las siguientes deficiencias: las veredas de conexión son de tierra, lo cual dificulta la circulación peatonal por las mismas los días de lluvia; las rampas de acceso a las pasarelas son de tierra en los primeros tramos y están deformadas; el acceso a la rampa no es de hormigón sino de suelo estabilizado con *rap* y no cuenta con barandas; se observaron pasarelas sin terminar y barandas sin pintar; falta de limpieza en todos los accesos; falta de barandas de seguridad en los primeros tramos de las pasarelas y barandas de defensa en las veredas de acceso a las mismas.

Con respecto a los desagües se observó la falta de limpieza y obstrucciones por acumulación de escombros, residuos y malezas; también se observó la presencia de agua debido a la inadecuada nivelación de los desagües.

Con referencia a los aspectos de explotación, las observaciones efectuadas por la AGN, son las siguientes: los carteles ubicados sobre las cabinas de peaje indicando el tipo de cobro no son claros; la oficina del Centro Permanente de Atención al Usuario está ubicada en las proximidades de la estación de peaje, del lado correspondiente a la calzada ascendente, lo cual origina inconvenientes a los usuarios que transitan por la calzada descendente y quieren acceder a la oficina para realizar sus reclamos o sugerencias (deben dejar el auto mal estacionado, pasar el peaje central y dirigirse a la oficina para asentar su reclamo o dirigirse al puente siguiente, ingresar nuevamente a la autopista y pagar otro peaje para acceder a la oficina); se observaron carteles indicando la posible presencia de animales sueltos, lo cual no se corresponde con las condiciones de seguridad que debe garantizar el concesionario de una autopista; en el tramo III se observó la existencia de un estacionamiento vehicular que correspondía a un restaurante ubicado sobre la colector, autorizado por el concesionario quien no está facultado para aprobar la explotación del espacio concesionado pues afecta la seguridad; se observó la falta de limpieza y mantenimiento de todo el área concesionada; se constató la inexistencia de control de cargas.

Con referencia a los aspectos legales, la AGN observó incumplimientos en las obligaciones asumidas por ambos contratantes.

El concedente incurrió en una mora aproximada de treinta y un meses en el cumplimiento de su obligación de entregar liberada la traza al concesionario.

El concesionario, durante el primer semestre de 1995, incumplió su obligación de integrar en su totalidad los fondos requeridos por el OCRABA para aplicar al proceso de liberación de la traza.

Frente al incumplimiento de las obligaciones asumidas, tanto el concedente como la concesionaria, trataron de justificar los mismos, terminando en un acuerdo de modificación del contrato original firmado el 16 de agosto de 1995 y aprobado por el MEyOSP por resolución 306/95 del 25 de septiembre de 1995.

Como consecuencia de las observaciones apuntadas, la Auditoría General de la Nación, recomendó al Organo de Control de la Red de Acceso a la Ciudad de Buenos Aires (OCRABA), exigir al concesionario, el cumplimiento de lo determinado en las cláusulas contractuales de la concesión para que proceda de inmediato a la reparación o corrección de las observaciones señaladas por la auditoría externa y en caso de no subsanarse las deficiencias, aplicar las penalidades correspondientes.

Las conclusiones de la Auditoría General de la Nación, sobre la auditoría practicada en la empresa Grupo Concesionario del Oeste S.A., concesionaria del Acceso Oeste de la Red de Acceso a la Ciudad de Buenos Aires y en el Organo de Control de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires (OCRABA) son las siguientes:

—Se observó una deficiente calidad de terminación de las obras ejecutadas y la falta de mantenimiento general de la obra concesionada.

—La AGN señala que el OCRABA en ningún caso aplicó las penalidades previstas para los incumplimientos observados.

—Se verificaron incumplimientos en las obligaciones asumidas por ambos contratantes: el concedente incurrió en un atraso muy significativo de su obligación de entregar liberada la traza al concesionario, mientras que el concesionario incumplió con su obligación de integrar en su totalidad los fondos requeridos por el OCRABA para aplicar el proceso de liberación de la traza.

—A pesar de que el contrato establece que la demora en la liberación de la traza no originaría resarcimiento alguno a favor del concesionario, se firmó un convenio por el cual se reconoce a éste los mayores gastos, cuya incidencia se podrá trasladar a la tarifa de peaje.

—Finalmente, la AGN señala que se observó una grave imprevisión de los tiempos y montos de inversiones presupuestadas para liberar la traza afectada a la obra concesionada, ya que a la fecha de inicio de la auditoría, los importes integrados a estos efectos se habían duplicado con el consiguiente impacto en la tarifa de peaje.

Atento a lo informado por la Auditoría General de la Nación, corresponde dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional, manifestando la necesidad de que el Organo de Control de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, adecue su gestión a las normativas legales, administrativas y contractuales, cumpliendo y haciendo cumplir dichas normas. Al mismo tiempo se determinen las responsabilidades de los funcionarios y de la concesionaria del Acceso Oeste de la Red de Accesos a Ciudad de Buenos Aires por la ineficiencia de la gestión desarrollada.

Angel L. Abasto. — Oraldo N. Britos. — José G. Dumón. — Ricardo A. Branda. — José L. Gioja. — Osvaldo R. Sala. — Jesús Rodríguez.

ANTECEDENTES

1

Dictamen de comisión

Honorable Congreso:

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas de la Administración, ha considerado el

expediente Oficiales Varios 144/99, mediante el cual la Auditoría General de la Nación remite resolución sobre el cumplimiento de las obligaciones de la empresa Grupo Concesionario del Oeste Sociedad Anónima, concesionaria del Acceso Oeste de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires y, por las razones expuestas en sus fundamentos, os aconseja la aprobación del siguiente

Proyecto de resolución

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVEN:

1° – Dirigirse al Poder Ejecutivo nacional, manifestando la necesidad de que el Organismo de Control de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires (OCRABA), adecue su gestión a las normativas legales, administrativas y contractuales, cumpliendo y haciendo cumplir dichas normas. Al mismo tiempo se determinen las responsabilidades de los funcionarios y de la concesionaria del Acceso Oeste

de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires por la ineficiencia de la gestión desarrollada.

2° – Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional y a la Auditoría General de la Nación, conjuntamente con sus fundamentos.*

De acuerdo con las disposiciones pertinentes del Reglamento del Honorable Senado de la Nación, este dictamen pasa directamente al orden del día.

Sala de la comisión, 12 de octubre de 2000.

*Angel L. Abasto. – Oraldo N. Britos. –
José G. Dumón. – Ricardo A. Branda. –
José L. Gioja. – Osvaldo R. Sala. – Je-
sús Rodríguez.*

2

Ver expediente 173-S.-2000.

* Los fundamentos corresponden a los publicados con la comunicación del Honorable Senado.