

SESIONES ORDINARIAS

2005

ORDEN DEL DIA N° 2169

COMISION PARLAMENTARIA MIXTA REVISORA
DE CUENTAS DE LA ADMINISTRACION

Impreso el día 13 de abril de 2005

Término del artículo 113: 22 de abril de 2005

SUMARIO: **Pedido** de informes al Poder Ejecutivo sobre las medidas adoptadas en relación a las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación tanto en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad como en el del Organo de Control de Concesiones Viales, y otras cuestiones conexas. (18-S.-2005.)

Buenos Aires, 16 de marzo de 2005.

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, solicitando informe sobre:

a) Las medidas adoptadas en relación a las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación, tanto en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad, como en el ámbito del Organo de Control de Concesiones Viales (OCCOVI);

b) Las medidas adoptadas a fin de determinar el perjuicio fiscal que pudiera haberse originado en las situaciones objeto de las referidas observaciones así como para la efectivización de las responsabilidades correspondientes;

c) La determinación y efectivización de las responsabilidades que pudieran haber correspondido a los funcionarios actuantes.

2. Remitir copia de los expedientes O.V.-D.-1.026/99; P.E.-548/99; O.V.-D.-444/01; O.V.-D.-828/01; O.V.-D.-181/02; O.V.-D.-265/02; O.V.-D.-1.159/02; O.V.-475/03; O.V.-476/03; O.V.-490/03; O.V.-87/04; O.V.-88/04; O.V.-D.-98/04; O.V.-121/04 y O.V.-350/04; a la Procuración General de la Nación a sus efectos.

3. Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional y a la Unidad de Renegociación y Análisis de los Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) juntamente con sus fundamentos.

Saludo a usted muy atentamente.

MARCELO A. H. GUINLE.

Juan Estrada.

FUNDAMENTOS

Expediente O.V.-D.-1.026/99

El Honorable Congreso de la Nación dictó la resolución 32-S.-99, por la cual solicita al Poder Ejecutivo nacional que informe acerca de las medidas adoptadas a los efectos de asegurar el adecuado ejercicio de las competencias del Organo de Control de las Concesiones Viales, dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad; como asimismo sobre la efectivización de las responsabilidades emergentes de los hechos puestos de manifiesto por las tareas de control realizadas por la AGN en dicho ámbito.

La mencionada resolución estuvo originada en un conjunto de auditorías realizadas por la AGN con el objetivo de:

– Verificar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la empresa Servicios Viales S.A., concesionario de los corredores 8 y 9, con el objetivo de analizar las condiciones exigibles para la cal-

zada de rodamiento, mediante la determinación del índice de Estado (IE) y el Índice de Serviciabilidad Presente (ISP); verificar el cumplimiento del cronograma de obras prioritarias comprometidas por el concesionario; ecuación económico-financiera; evaluación de hechos intervinientes en el desarrollo de las obras que ejecuta el concesionario en cumplimiento de los objetivos contractuales de rehabilitación, mantenimiento y administración de corredores adjudicados. (Resolución AGN 86/96.)

– La AGN constató que las medidas transitorias previstas por el decreto 2.034/94 generan medidas excepcionales de restricción de gastos y que la mecánica de las mediciones se regula en un todo de acuerdo a las condiciones del pliego.

– Se informa que el uso de franquicias por parte de la empresa concesionaria es abarcativa de todas las tareas indicadas en los cronogramas de los planes de obras y que, por lo tanto, el uso de la misma está estipulado contractualmente y “se interpreta que no implica una modificación al cronograma de obras aprobado”.

– Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la empresa COVICO UTE, concesionario del corredor vial 6, con el objetivo de analizar el cronograma de obras; las condiciones exigibles a la calzada de rodamiento y las características técnicas de las obras. (Resolución AGN 273/96.)

– Se sostiene que las obras previstas en el contrato no resolverían la situación del deterioro prematuro y se insta a hacer una intervención de sustancial importancia para dar una solución definitiva al deterioro evidenciado.

– Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la empresa Semacar S.A., concesionario del corredor vial 2, con el objetivo de analizar el cronograma de obras; las condiciones exigibles a la calzada de rodamiento y los métodos constructivos “Nuevas tecnologías”. (Resolución AGN 274/96.)

– Respecto de las condiciones exigibles a la calzada de rodamiento, se informa que “el objeto del texturizado ejecutado es una etapa que corresponde a la nivelación del gálibo de la calzada que posteriormente se recubrió con mezcla utilizando nuevas tecnologías aprobadas por el Organismo de Control de las Concesiones Viales”, realizándose las mediciones de acuerdo al manual previsto contractualmente.

– Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la empresa Caminos del Uruguay S.A., concesionaria del corredor vial 18, con el objetivo de analizar el cronograma de obras; las condiciones exigibles a la calzada de rodamiento; las características técnicas de las obras y las condiciones de seguridad y confort. (Resolución AGN 275/96.)

– No hubo incumplimientos ya que los mismos están dentro de las franquicias de obras estipuladas contractualmente.

– Se cumplen con las disposiciones vigentes referidas a las características técnicas de la obra; pero se observa que el porcentaje de RAP utilizado en la mezcla puede ocasionar poca durabilidad y, en ese sentido, el procedimiento de contralor en el caso de detectarse un desvío debe corregirse con obra.

– Fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de la empresa Rutas del Valle S.A., concesionaria del corredor vial 14, con el objetivo de analizar las obras prioritarias y las condiciones de seguridad. (Resolución AGN 110/97.)

– Se ejecutaron las demarcaciones preventivas en el eje de la calzada.

– En todas las obras que tenían desfasajes fueron tramitadas las penalidades correspondientes, siguiendo las condiciones contractuales que exige la documentación de los pliegos de condiciones.

– Examinar la gestión ambiental en la Administración de Parques Nacionales y en la Dirección Nacional de Vialidad, en lo que respecta a las obras básicas y de pavimentación de las rutas nacionales 231, 234 y 258, para evaluar el sistema de gestión y los procedimientos destinados a la protección del medio ambiente. (Resolución AGN 154/97.)

– A los entes concesionarios se les adeudaba parte del pago de compensación, que el concedente analizó y procedió a dictar la resolución 510 de fecha 24-4-97 por la cual se programaron los pagos y como contrapartida se estructuró una metodología de “reprogramación de las obras”, lo cual significa un análisis de todas las obras y la oportunidad de su ejecución en los casos que no se hubiesen realizado.

El Poder Ejecutivo nacional da respuesta al requerimiento del Honorable Congreso de la Nación a través de la Jefatura de Gabinete de Ministros, mediante nota expediente JGM 767/99, remitiendo informe del administrador general de la Dirección Nacional de Vialidad. En el mismo se responde lo siguiente acerca del examen realizado por la AGN:

Corredores viales 8 y 9

– Destaca que la Subgerencia de Asuntos Jurídicos de la Dirección Nacional de Vialidad, mediante los dictámenes 288.674 del 18-2-94 y 390.836 del 9-9-94 expresa que la aplicación de la franquicia estipulada en el pliego no altera el nivel de inversiones, así como también avala el criterio de interpretación al punto 12.2 –título IV del pliego de condiciones particulares– sobre la aplicación en forma autónoma de la franquicia por el plazo de ejecución de obra. Se afirma que la interpretación del uso de franquicias por parte de la AGN modificaría el concepto establecido en los correspondientes pliegos de condiciones.

– Sostiene que la AGN repite interpretaciones subjetivas de alteraciones sustanciales de los contratos ya que las obras de fresado ofertados son recubiertas por una obra de repavimentación y en otros con microaglomerados. Los contratos tienen la característica de mantener y conservar la red con la obligación estipulada de la medición del índice de Estado y hacer respetar los programas de obra, lo cual sí se realizó. Además, debe haber antes de la finalización del contrato una repavimentación con mezcla de concreto asfáltico de la red concesionada en un espesor mínimo de 5 cm. (Título III, punto 6.)

Corredor vial 6

– Las obras previstas en el contrato no resolverían la situación de deterioro prematuro, y se resolvió hacer una intervención de sustancial importancia para dar solución definitiva al deterioro evidenciado, lo que se manifestó en el transcurso de tiempo anterior a la vigencia del contrato.

– Las mediciones para las condiciones exigibles de la calzada se realizaron según metodología impuesta en el Manual de Evaluación de Pavimentos y para los valores obtenidos por defecto fueron tratadas las penalidades correspondientes.

Corredor vial 2

– El objeto del texturizado ejecutado es una etapa que corresponde a la nivelación del gálibo de la calzada que posteriormente recubrió con mezcla utilizando nuevas tecnologías aprobadas por el Organismo de Control de las Concesiones Viales, realizándose las mediciones del índice de Estado previstas contractualmente.

Corredor vial 18

– La AGN observa que no existieron incumplimientos dado que los mismos están dentro de las franquicias de obras.

– Con respecto a las características técnicas de la obra, el informe hace observación del porcentaje de RAP en la mezcla que puede ocasionar poca durabilidad y, en ese sentido, el procedimiento de contralor en el caso de detectarse un desvío debe corregirse con obra. Cabe aclarar que en definitiva se debe realizar una repavimentación total con mezcla de concreto asfáltico con un espesor mínimo de 5 cm.

– En relación a las condiciones de seguridad, fueron analizados oportunamente los parámetros tránsito, ancho de la calzada y banquetas y, en ese sentido, se realiza la autopista que llega a Ceibas con lo cual se resuelven los problemas de seguridad.

Corredor 14

– En todas las obras que tenían desfases fueron tramitadas las penalizaciones correspondientes siguiendo las condiciones contractuales que exige la documentación de los pliegos de condiciones.

– Con referencia a las condiciones de seguridad, se ejecutaron las demarcaciones preventivas en el eje de la calzada, hasta tanto se completara la realización del refuerzo correspondiente.

Expediente P.E.-548/99

La Jefatura de Gabinete de Ministros remite copia de la respuesta enviada por el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, acerca de la resolución conjunta a través de la cual se solicitará informes acerca de las competencias del Organismo de Control de las Concesiones Viales, dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad, y falencias en el control que lleva a cabo el mencionado órgano de control.

Siendo la misma copia de lo ya enviado en el expediente O.V.-D.-1.026/99 cabe remitirse al informe consignado precedentemente.

Expediente O.V.D.-444/01

El Honorable Congreso de la Nación dictó la resolución 114-S.-00, mediante la cual se dirige al Poder Ejecutivo nacional solicitándole que informe en un plazo de sesenta (60) días sobre las medidas adoptadas para superar las graves observaciones formuladas por la AGN en el Organismo de Control de las Concesiones Viales de la Dirección Nacional de Vialidad, las que fueron objeto de reiterados requerimientos de mejora por el Congreso de la Nación. Asimismo, la resolución mencionada solicita se informe sobre las diligencias realizadas a los efectos del deslinde y efectivización de las responsabilidades que pudieran emerger tanto en el plano sancionatorio como patrimonial.

El objeto del examen practicado por la AGN fue la evaluación del procedimiento y actuación del organismo en la atención y tratamiento dados a los reclamos efectuados por los usuarios de los distintos corredores viales concesionados en el período julio de 1991 a abril de 1997. Evalúa también su intervención en el proceso de ajuste de tarifas y conformación de los montos por compensación indemnizatoria durante 1997.

La auditoría observa un erróneo procedimiento por parte del organismo auditado al trasladar la tasa Libor al cálculo de la tarifa. Y con relación a la actuación en los reclamos de los usuarios observa un deficiente sistema de información, caracterizado por la inexistencia de pautas, falta de registros adecuados, falta de seguimiento de la actuación de las concesionarias una vez que se les comunica el reclamo.

El Poder Ejecutivo nacional da respuesta al requerimiento del Honorable Congreso de la Nación a través de la Jefatura de Gabinete de Ministros mediante nota expediente JGM 4.243/00, remitiendo la respuesta del director ejecutivo del Organismo de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), quien en nota

dirigida al secretario de Obras Públicas, manifiesta que con el fin de solucionar los inconvenientes referidos y otros problemas vinculados con la superposición de organismos de control, el Poder Ejecutivo nacional dictó el decreto 87/2001 en virtud del cual se disolvió el referido Organismo de Control de las Concesiones Viales de la Dirección Nacional de Vialidad, pasando sus atribuciones y competencias al Organismo de Control de las Concesiones de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires el que cambió su denominación por la de Organismo de Control de las Concesiones Viales (OCCOVI).

Expediente O.V.D. O.V.-828/01

El presidente de la Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas de la Administración se dirigió por nota 348/01 al señor jefe de Gabinete de Ministros acompañando un listado de resoluciones a las que se había contestado en forma parcial y respecto de las cuales se solicitaba información adicional. Entre dichas resoluciones se mencionaba lo requerido por la resolución 114-S.-00 del Honorable Congreso de la Nación (ver informe expediente O.V.- 444/01).

Con fecha 29 de octubre de 2001 el subdirector Ejecutivo del Organismo de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), en nota dirigida al coordinador de Gestión Administrativa del Ministerio de Infraestructura y Vivienda, responde que con el fin de solucionar los inconvenientes referidos y otros problemas vinculados con la superposición de organismos de control, el Poder Ejecutivo nacional dictó el decreto 87/2001 en virtud del cual se disolvió el referido Organismo de Control de las Concesiones Viales de la Dirección Nacional de Vialidad, pasando sus atribuciones y competencias al Organismo de Control de las Concesiones de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires el que cambió su denominación por la de Organismo de Control de Concesiones Viales (OCCOVI).

Expediente O.V.-181/02

El Poder Ejecutivo nacional a través de la nota MIV 269/2001 del ministro de Infraestructura y Vivienda, ingeniero Carlos M. Bastos, fechada el 21 de noviembre de 2001, reitera la respuesta contenida en los expedientes O.V.-444/01 y O.V.-828/01 a los requerimientos de la resolución 114-S.-00 del Honorable Congreso de la Nación, afirmando que con el fin de solucionar los inconvenientes referidos y otros problemas vinculados con la superposición de organismos de control, el Poder Ejecutivo nacional dictó el decreto 87/2001, en virtud del cual disolvió el referido Organismo de Control de las Concesiones Viales de la Dirección Nacional de Vialidad, pasando sus atribuciones y competencias al ex Organismo de Control de las Concesiones de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires, el que cambió de denominación por la de Organismo de Control de Concesiones Viales (OCCOVI).

Expediente O.V.D.-265/02

El Honorable Congreso aprobó la resolución 191-S.-01 solicitándole al Poder Ejecutivo nacional que informe sobre las medidas adoptadas en orden a corregir y mejorar la gestión de la Dirección Nacional de Vialidad e incluir en los proyectos de presupuesto nacional las partidas necesarias para evitar el deterioro constante y continuado de la red vial.

Dicha resolución estuvo originada en un informe de la Auditoría General de la Nación realizado en la casa central de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), entre el 28 de noviembre de 1997 y el 8 de enero de 1998 y que tuvo por objeto verificar la adecuada calificación de las obras viales declaradas en emergencia y los procedimientos de selección aplicados por los contratos suscriptos entre 1994 y 1997.

El informe señala que el artículo 9° de la ley 13.064 de obras públicas establece que “sólo podrán adjudicarse las obras públicas nacionales en remate público”, admitiéndose como excepción la necesidad de ejecutar trabajos de emergencia.

En sus comentarios y observaciones la AGN afirma que del análisis de las resoluciones que integran la muestra base de la auditoría, surge que las causas invocadas por el organismo para justificar la calificación de “obras de emergencia” se refieren a situaciones no siempre imputables a supuestos desastres o catástrofes naturales. Observa en tal sentido, que se han incluido en ese grupo algunas obras con deterioro predecible y, por lo tanto, con posibilidad de ser consideradas en las programaciones anuales y previstas en los trámites licitatorios.

En los casos de deterioro grave de las rutas que las torna intransitables, la AGN entiende que se trata de situaciones previsibles que se vinculan con el mantenimiento y conservación. Por lo que ello debería planificarse y evitarse la excepción al trámite de la licitación pública.

En la evaluación del estado de la red vial que se hiciera en 1991, previo a la implementación del préstamo 3.611-AR del Banco Mundial, se determinó que casi los 2/3 se encontraban en malas condiciones y que el 80 % de los proyectos a comenzarse en 1993 serían para la rehabilitación y el mantenimiento.

El programa propuesto por la DNV de cuatro años de duración para obras de mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción tuvo como objeto restablecer la condición de la red vial nacional. En tal sentido, la AGN señala que si la política general del sector ha sido priorizar los trabajos de rehabilitación y mejoras con un criterio preventivo y a efectos de recuperar niveles de transitabilidad adecuados, la inclusión como “Obras de emergencia” de obras cuyo deterioro no proviene de eventos naturales, se deberían haber previsto como intervenciones programadas para obras nuevas y de mejoramiento.

En su descargo la DNV expresa que los programas anuales de obras nuevas y mejoramiento requieren un determinado nivel de inversión, el que, debido a límites presupuestarios, ha sido inferior a los reales requerimientos. E interpreta que con los nuevos sistemas de conservación de caminos, y de contarse con las partidas y fondos presupuestarios correspondientes, tanto del Tesoro nacional como, de créditos concedidos por instituciones bancarias internacionales, la tendencia sería la reducción de la necesidad de realización de obras catalogadas de urgencia.

La AGN recomienda que en la confección de los planes anuales de obra deberán incluirse aquellos trabajos que requieran intervención prioritaria a fin de asignarles el trámite regular contando con el presupuesto pertinente y no recurrir a las partidas presupuestarias de excepción para obras de emergencia.

En respuesta al requerimiento efectuado por el Honorable Congreso de la Nación el administrador general de la Dirección Nacional de Vialidad, en nota AG 239/02, fechada el 9 de abril de 2002, da cuenta de los distintos sistema de gestión implementados en función del tránsito asociado a cada tramo de la red nacional.

La DNV usa distintos sistemas de gestión para la rehabilitación y mantenimiento de corredores o mallas de rutas. Entre los sistemas de gestión de la Red Troncal Nacional pueden mencionarse:

– *Sistemas de rehabilitación y mantenimiento:* en los que un contratista se hace cargo de ejecutar las obras necesarias para reponer la capacidad estructural de la calzada y brindar un adecuado nivel de servicio al usuario, así como el mantenimiento de rutina de la ruta. Forman parte de este sistema:

– *Concesiones con peaje:* comenzó a funcionar en el año 1990. Hay unos 9.570 km de la Red Troncal Nacional concesionados. El concesionario es el encargado de conservar, mantener, remodelar, ampliar, mejorar, explotar y administrar los tramos de rutas a su cargo, por un período determinado. Contempla el cobro de un peaje al usuario, pudiendo ser onerosa, gratuita o subvencionada por el Estado. El concesionario está obligado a: mantener y reponer la señalización de la ruta, ofrecer servicios a los usuarios (auxilio, ambulancia, postes SOS), garantizar un índice de estado mínimo del camino, realizar algunas obras de ampliación o mejoramiento de la capacidad de la vía.

– *Corredores con financiamiento privado, sin peaje (COT):* está establecido en la ley 17.520 y se instrumenta mediante el pago de cuotas resarcitorias al concesionario y sin pago de peaje para el usuario. Está destinado a mejorar, ampliar, remodelar, conservar, mantener, explotar y administrar la Red Vial Nacional.

– *Contratos de recuperación y mantenimiento (C.Re.Ma):* dio comienzo en 1997, abarca un nuevo sistema de gestión del mantenimiento y ejecución de obras de recuperación, con financiamiento parcial del BIRF. Cada una de las mallas que integran el sistema constituye un proyecto en sí mismo administrado por un contratista. Los contratos tienen cinco años de duración, divididos en dos etapas: la primera de un año para alcanzar estándares predefinidos y tareas de mantenimiento para una óptima condición de transitabilidad. La segunda, con una duración de cuatro años para ejecutar la conservación de rutina y tareas que garanticen el mantenimiento del estándar fijado para el primer año. Se licitaron 61 mallas que abarcan casi 12.000 km de la red troncal.

– *Sistemas de mantenimiento:* mantener las condiciones de transitabilidad y operación con seguridad de la ruta. El contratista se hace cargo exclusivamente del mantenimiento periódico y rutinario quedando para el Estado la responsabilidad por las intervenciones futuras necesarias para reponer la capacidad estructural de la calzada. Los sistemas son:

– *Mantenimiento por contrato (kilómetro/mes):* cuenta con financiación parcial por parte del BIRF, lo realizan privados, incluyen trabajos de mantenimiento de rutina, con un plazo de 48 meses. El contratista recibe una suma mensual por km de red mantenido.

– *Mantenimiento por convenio (TFO):* sistema de transferencias de funciones operativas, consiste en la contratación, a través de convenios con los entes viales provinciales, de las tareas de mantenimiento y conservación de rutina de diversos tramos de rutas nacionales dentro del territorio provincial.

– *Mantenimiento por administración:* con equipos y personal de la DNV. Complementado con convenio de contraprestación con municipios.

La DNV ha realizado diversos estudios sobre niveles de servicio en caminos de dos carriles indivisos, los cuales han marcado una necesidad inmediata de ampliación de capacidad en 3.400 km.

Expediente O.V.D.-1.159/02

El Honorable Congreso aprobó la resolución 124-S.-02 mediante la cual se dirige al Poder Ejecutivo a fin de solicitarle adopte las medidas conducentes a que la Dirección Nacional de Vialidad actualice la información necesaria para que el organismo de control externo de la administración nacional pueda emitir dictamen sobre los estados contables.

Esta resolución estuvo originada en el informe realizado por la Auditoría General de la Nación y aprobado por resolución 222/00 referente a los estados contables de la Dirección Nacional de Vialidad correspondientes al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 1998.

Los auditores de la AGN expresaron que la tarea se vio limitada porque a pesar de los reiterados requerimientos efectuados al organismo, éste no puso a disposición el balance de sumas y saldos al 31-12-98, así como tampoco los registros y análisis correspondientes a dicha fecha, que respaldan los saldos contables. Por tal motivo no pudieron aplicarse los mínimos procedimientos de auditoría a fin de cumplimentar el objeto del examen.

Entre las observaciones realizadas pueden mencionarse, entre otras, lo siguiente:

- Las notas a los estados contables no reúnen la información suficiente y necesaria para su comprensión por parte de terceros ajenos al organismo.

- Existe una deuda de \$ 144.548.470 que no fue incluida dentro del pasivo del balance general.

- De la confrontación entre la cuenta "Préstamos externos a pagar a largo plazo" con lo informado en el formulario del estado de la deuda pública surge una diferencia de \$ 351.214.990,04.

- Existe un error aritmético en la columna del patrimonio público del estado de evolución del patrimonio neto de \$ 34.578.415,12.

- El Plan de Cuentas en vigencia no es coincidente con el plan de cuentas aprobado por la Contaduría General de la Nación. Lo mismo sucede con la contabilidad patrimonial y la contabilidad presupuestaria.

- Existe una diferencia fundamental entre el régimen contable que se utiliza en la DNV y las normas y principios contables aprobados para el sector público nacional.

- No coincide lo expuesto en la cuenta Contribuciones recibidas de la administración central, del estado de recursos y gastos corrientes, con lo informado en el estado de evolución del cálculo y la recaudación.

- Según el informe sobre ambiente de control correspondiente al ejercicio 1998, elaborado por la Sindicatura General de Nación, "la Dirección Nacional de Vialidad presenta diversas falencias tanto administrativas como operativas, que afectan seriamente el ambiente de control imperante en el organismo".

El informe de la AGN señala que durante el transcurso del ejercicio 1999, la DNV ha comenzado la implementación del Sidifod.

El dictamen de la AGN expresa que debido a las limitaciones arriba enunciadas y a lo significativo de las observaciones apuntadas anteriormente, no está en condiciones de emitir opinión sobre los estados contables de la Dirección Nacional de Vialidad al 31 de diciembre de 1998.

El Poder Ejecutivo nacional da respuesta a la solicitud del Honorable Congreso de la Nación a través del jefe de Gabinete de Ministros, por nota 10/2003, mediante la cual se remite el informe del ge-

rente de administración de la Dirección Nacional de Vialidad, quien aclara el estado en que se encuentra el organismo y los avances que se produjeron desde la auditoría efectuada por la AGN sobre los estados contables referidos al ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 1998.

- Se aclara que las autoridades de la administración de aquel momento no se encuentran en funciones.

- El organismo cambió su sistema de procesamiento de datos, adoptando el Sidifod, proporcionado por el Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, el que cubre la parte presupuestaria, contable y financiera, teniendo diversas falencias en lo que respecta a la parte de obras y manejo de expedientes de certificados.

- Se tuvo que adecuar y resolver los inconvenientes que se arrastraron de los años anteriores, los cuales fueron regularizándose a través de los ejercicios subsiguientes y preparar los estados contables y libros obligatorios que respaldan tales estados. Estos últimos fueron recibidos y aceptados en legal tiempo y forma.

Expediente O.V.-475/03 - Resolución AGN 148/03

En cumplimiento del mandato constitucional y de lo dispuesto por el artículo 118, inciso b), de la ley 24.156, se practicó una auditoría en el Organo de Control de Concesiones Viales, referida a: "Verificar el cumplimiento por parte de la empresa Concesionaria Vial Argentino Española S.A. -Coviales S.A.- de las obligaciones a su cargo: régimen tarifario, plan de obras, inversiones y parámetros técnicos; evaluar la gestión del OCCOVI en el control del cumplimiento de las referidas obligaciones. El período auditado es el correspondiente desde la firma del Acta Acuerdo de Reformulación del Contrato de Concesión (29/12/93) hasta el 31 de agosto de 2002 y las tareas de campo se desarrollaron entre el 3 de junio y el 27 de diciembre de 2002.

Como consecuencia de la tarea realizada se concluye que la primera actualización tarifaria (1°-7-95) que llevó la tarifa de u\$s 1,80 a u\$s 1,90 significó adelantar un año y medio lo establecido contractualmente, dado que, según la cláusula octava del acta acuerdo, la corrección debía haber operado recién el 1° de enero de 1997.

Además, dicha actualización no resulta ser legítima. Basado en la ley 23.928 de convertibilidad, las cláusulas de actualización tarifarias previstas en la resolución MEyOSP 538 del 22 de abril de 1994 y el decreto 1.638 del 20 de septiembre de 1994 que aprueban la reformulación del contrato de concesión, resultan inaplicables por el principio de inderogabilidad singular de las normas de carácter general. Por consiguiente, se recomienda la revocación de la resolución SOPyC 250/95 que interpreta dicha cláusula y de las resoluciones OCRABA que

con fundamento en la anterior, aprobaron los cuadros tarifarios.

La adenda al Acta Acuerdo de Reformulación Contractual, firmada en diciembre de 2000, no refleja el resultado de estudios que aconsejaban fundamentalmente una reducción de la tarifa del 10,92 % desde ese momento hasta la finalización de la concesión, o en su defecto la realización de obras adicionales por 230 millones de pesos. No hubo reducción tarifaria, a pesar que se sustrajo al concesionario de la obligación de ejecutar la autopista ribereña y de ampliar la autopista según el cronograma, lo que pasó a depender de la demanda. Tales circunstancias ocasionan un alivio económico-financiero al concesionario.

En relación al cronograma de obras, la AGN señala las siguientes observaciones:

– No existen evidencias de que se haya aprobado o rechazado el cronograma de obras (o plan de trabajo) presentado por el concesionario.

– Resultan inciertas las fechas para las obras complementarias, debido a que el concesionario no presentó el cronograma de obras.

– El OCRABA, en su momento, aprobó prórrogas de obras en forma extemporánea (superadas las fechas previstas de finalización y luego de 15 meses de presentada la solicitud del concesionario. Resolución 7/99).

– El punto anterior se vincula con el procedimiento de aplicación de multas observado en la auditoría aprobada por resolución AGN 110/01, en la que se cuestionara el monto de la penalidad y el otorgamiento de un nuevo plazo de ejecución de la obra Hudson-Quilmes (segunda etapa).

– Durante el año que llevó la renegociación del contrato, se suspendió, por instrucción de la Secretaría de Obras Públicas, el control de los plazos de obras.

– La adenda al contrato condiciona la ampliación de tramos al incremento del tránsito. Ello desvirtúa el principio de riesgo empresario inherente a esta concesión e implica cambios en los principios, filosofía y contenidos sustanciales del contrato.

– De la comparación entre el cronograma de obras presentado por el concesionario (con sus sucesivas modificaciones) y las fechas de ejecución según los certificados de obras, surge que:

a) El adelanto de las fechas de inicio de algunas obras no benefició a los usuarios puesto que aumentaron los plazos de ejecución, lo que impidió habilitar las obras antes de la fecha programada. Por el contrario, la prolongación del período de construcción afecta la normal circulación, sobre todo, si se libera el tránsito;

b) No fueron penalizadas las obras iniciadas con atrasos ni las finalizadas más allá de las fechas previstas contractualmente.

– La propuesta planteada por Coviare S.A. en la modificación contractual incluye como requerimiento la adecuación de compromisos de obras y plazos de cumplimiento, lo que significaría otro impacto negativo al desarrollo del plan de inversiones inicial objeto de la concesión.

En lo atinente al control de las inversiones, la AGN observa lo siguiente:

– El órgano de control carece de un registro de las inversiones obligatorias a ejecutar por el concesionario pese a que dicho control constituye una de sus principales funciones.

– No utiliza los certificados de obras para ejercer el control de los volúmenes y cantidades volcadas a las obras conforme las cláusulas contractuales.

– No se ha localizado el informe de auditoría sobre el monto efectivamente invertido por la empresa con anterioridad a la reformulación del contrato.

Con relación a las condiciones técnicas exigibles a las calzadas pavimentadas, se realizan las siguientes observaciones:

– El organismo de control no cumplió con la verificación de los parámetros de calidad: la evaluación de rugosidad comenzó en marzo de 1998, casi tres años después de la habilitación de los primeros tramos, y el resto de los parámetros fueron evaluados, por primera vez, un año después. Ello significó eximir al concesionario del cumplimiento de estas exigencias que tienen vinculación directa con la seguridad de circulación, confort y costo para los usuarios.

– Las evaluaciones de pavimentos no se realizaron con la frecuencia mínima y formalidades establecidas en el contrato.

– Los criterios de evaluación no son apropiados: en la medición de la deformación longitudinal (rugosidad) adopta valores promedios de ambas huellas y no los de la huella más deteriorada de cada carril como lo establece el contrato, lo cual favorece al concesionario.

– El nivel de exigencia de los parámetros que establece el contrato es bajo:

a) Si se lo compara con los de otros contratos viales de la Dirección Nacional de Vialidad se encuentran fuera de la tolerancia los valores de rugosidad en siete tramos; un tramo supera el parámetro de figuración y veintitrés sectores no cumplen con el mínimo admisible;

b) Del recorrido de la autopista se observan en el tramo II, Hudson-Rotonda Gutiérrez sectores con signos claros de agotamiento de la carpeta asfáltica: avanzado estado de figuración (tipo malla) y ahuellamientos importantes, a pesar que cumplen con las condiciones exigibles, por lo que, no obstante, se recomienda su repavimentación.

El informe de la Auditoría General de la Nación fue puesto en conocimiento del organismo auditado,

el que formuló consideraciones, las cuales no modifican los comentarios, observaciones, recomendaciones y conclusiones del informe definitivo.

Sobre la base de los comentarios y observaciones anteriores la AGN realiza las siguientes recomendaciones:

Régimen tarifario

– A la Secretaría de Obras Públicas:

– Revisar, en los términos del artículo 14 de la ley 19.549, la resolución SOPyC 250/95 y las resoluciones OCRABA 11/95 y 15/95.

– Abstenerse de otorgar cualquier tipo de reconocimiento al concesionario en concepto de actualización de tarifas no aplicadas entre el 1° de enero de 1997 y el momento de realización del informe.

– Computar, en oportunidad del análisis de la propuesta tarifaria, los beneficios financieros que obtuvo el concesionario como consecuencia de la postergación de inversiones previstas originalmente.

Cronograma de obras

– A la Secretaría de Obras Públicas:

– Abstenerse de limitar las funciones esenciales del órgano de control durante los procesos de renegociación contractual.

– Evitar el otorgamiento de sucesivas prórrogas de los plazos de obra, o justificar demoras no imputables a caso fortuito o fuerza mayor.

– No introducir cambios en los principios de riesgo empresario del contrato original durante la renegociación actual.

– Al órgano de control:

– Exigir del concesionario el estricto cumplimiento de las fechas de inicio y de habilitación de las obras, para evitar que los plazos de ejecución se prolonguen provocando restricciones operativas, y aplicar estrictamente el régimen de penalidades.

Inversiones

– Al órgano de control:

– Establecer en forma perentoria el control permanente de los volúmenes o cantidades que el concesionario vuelque en las obras, conforme a los certificados de obra que se presentan mensualmente.

– Aprobar expresamente los certificados de obra, con el mecanismo previsto contractualmente.

– Justificar técnicamente el significativo desvío que se produce entre la inversión comprometida y la inversión declarada por el concesionario.

– A la Secretaría de Obras Públicas:

– Iniciar una investigación sumaria a fin de establecer responsabilidades por el extravío o la falta

de ejecución del informe final de la auditoría prevista en la cláusula 16.1 del acta acuerdo, auditoría que motivara una contratación directa por parte del Estado.

– Contemplar en la readecuación contractual el beneficio financiero obtenido por el concesionario por la continua reprogramación de los plazos de obras y la no ejecución de la Autopista Ribereña.

Condiciones técnicas exigibles a las calzadas pavimentadas

– Al órgano de control:

– Realizar las evaluaciones cumpliendo con la frecuencia mínima establecida en el contrato.

– Dadas las deficiencias observadas en el tramo Hudson-Rotonda Gutiérrez, analizar la factibilidad de incrementar las exigencias técnicas de las calzadas.

Como conclusión de las observaciones y recomendaciones realizadas, el informe de auditoría de la AGN expresa lo siguiente:

– En 1993 se reformuló el contrato original con la empresa Coviare S.A. (que data de 1983) incorporando la concesión “Autopista Buenos Aires-La Plata, Ribereña de la Capital Federal y puente sobre el Riachuelo a la red de accesos a la Ciudad de Buenos Aires”, con el objeto de reactivar las obras conforme el Acta Acuerdo de Reformulación del Contrato. El plazo de la concesión es de 22 años contados a partir de 1995 (fecha de habilitación de las primeras cabinas de peaje). La concesión es otorgada con modalidad gratuita, a riesgo empresario, con financiamiento de las obras mediante el cobro de peaje.

Régimen tarifario:

La ejecución del contrato durante el período analizado, en este aspecto, se caracterizó por:

a) Aplicación de cláusulas indexatorias en violación a la ley de convertibilidad;

b) Primer incremento de tarifas un año y medio antes de lo previsto contractualmente;

c) Percepción de tarifas de peaje sin la correspondiente contraprestación plena por parte del concesionario (no ejecución en tiempo y forma del plan de obras);

d) Alteración del concepto de riesgo empresario, tal como fue concebido inicialmente en el contrato.

En la renegociación en curso, frente a la solicitud del concesionario de un aumento tarifario del 42 %, se recomienda ponderar el beneficio financiero derivado de la continua reprogramación de los plazos de las obras y la no ejecución de la Autopista Ribereña.

Cronograma de obras

El órgano de control concedió, con el aval de la SOP, numerosas prórrogas al plan de obras, dilatan-

do el cronograma previsto originalmente, con el consiguiente perjuicio para el usuario.

En la readecuación contractual en curso, Coviare S.A. propone, como requerimiento extratarifario, la adecuación de compromisos de obras y plazos de cumplimiento, hecho que significaría otro impacto negativo en el desarrollo del plan de inversiones previsto inicialmente.

Inversiones

El órgano de control no desarrolla operaciones técnicas propias tendientes a validar las declaraciones de inversión efectuadas por el concesionario, lo que no resulta de una interpretación laxa de la normativa contractual.

Condiciones técnicas exigibles a las calzadas pavimentadas

El organismo de control no ha realizado las evaluaciones sobre las condiciones superficiales de las calzadas con la frecuencia y formalidades establecidas en el contrato, lo que implica una falta de resguardo de los intereses de los usuarios.

Expediente O.V.-476/03

La Auditoría General de la Nación por nota 1.260/03-P, fechada el 1° de octubre de 2003 remite el descargo efectuado por el director ejecutivo del Organismo de Control de Concesiones Viales respondiendo al informe de auditoría aprobado por resolución AGN 148/03. Los principales conceptos contenidos en dicha respuesta son:

1. Condiciones técnicas exigibles en calzadas pavimentadas. Mediciones de parámetros que caracterizan el estado superficial de los pavimentos.

– Periodicidad de las evaluaciones

El OCCOVI reconoce la observación en el sentido que no se han realizado las evaluaciones de pavimentos con la frecuencia mínima establecida en el contrato; pero destaca que hasta el segundo semestre del 2001 se venían cumpliendo con la frecuencia estipulada. Dicha continuidad se vio alterada por dos razones concurrentes: la no disposición de determinados equipos de evaluación y la falta de recursos presupuestarios para la contratación de equipos de terceros.

– Método de evaluación

El informe de auditoría da cuenta de que no se toman los valores medidos de la huella más deteriorada de cada carril, sino que el organismo toma el promedio de los valores de ambas huellas, con lo que se atenúan los valores más desfavorables y disminuye el número de incumplimientos.

El OCCOVI responde que si se promediaran los valores medidos en las huellas de dos carriles contiguos se estaría cometiendo un grueso error. Los análisis de los informes de campo y de las planillas confirman que los promedios calculados son los de aquellos valores medidos en cada kilómetro sobre un mismo carril, sin mezclar en el cálculo los valores de las huellas del carril contiguo.

– Análisis de las evaluaciones bajo parámetros exigidos por la DNV

En el análisis comparativo que se efectuó en el informe de auditoría entre las exigencias técnicas de la concesión analizada con otras obras viales licitadas por el Estado, como los parámetros de los contratos CReMa, se encuentra una cantidad importante de valores que no alcanzan los requisitos exigibles para estos otros contratos.

El organismo auditado reconoce que las exigencias de los contratos CReMa son mayores que las de la red de accesos a la Ciudad de Buenos Aires, pero destaca que la comparación es irrelevante, pues lo que el OCCOVI debe hacer respetar son las exigencias que se establecen en los respectivos contratos de concesión. Además, las exigencias de los contratos de obras públicas son, por lo general, más altas que en los contratos de concesión, pues se constatan o miden al momento de recibir la obra terminada, previo a la habilitación al público y luego difícilmente se vuelven a medir hasta que se contrata nuevamente.

2. Cumplimiento de los cronogramas de obras. Control de las inversiones realizadas

El OCCOVI pone de manifiesto que a lo largo de más de siete años de ejecución del contrato de concesión fueron muchas las vicisitudes que afectaron el normal desarrollo de los trabajos. A su vez, el Estado no cumplió algunos de los compromisos a su cargo, tales como entregar los terrenos para que pueda ejecutarse la Autopista Ribereña. La imposibilidad de ejecutar dicha obra derivó en problemas de la concesionaria con el Banco Provincia y luego con el Club de Bancos que financian a la empresa, afectando también el desarrollo de las restantes obras, según alega Coviare. Estas y otras razones llevaron al OCRABA a justificar atrasos en el desarrollo del plan de obras.

El impulso de los actos administrativos que prorrogaron plazos o suspendieron medidas punitivas a causa de los atrasos verificados provino de la Secretaría de Obras Públicas.

El fin de la convertibilidad y el proceso inflacionario desencadenado en el primer semestre de 2002 fueron desequilibrantes en la ecuación económico-financiera de la concesión. Coviare S.A. ha tomado la resolución de no continuar con los compromisos de obras acordados en los cronogramas

vigentes hasta no adecuar la ecuación económica del contrato, salvo las mínimas necesarias.

El OCCOVI sostiene que la reprogramación de las obras no desvirtúa el principio del riesgo empresario ni resulta un cambio en la filosofía y contenidos básicos del contrato. De hecho, nada compensa a la concesionaria por haber estimado un tránsito superior al que efectivamente circula por la autopista.

Para analizar si la modificación del cronograma de obras favorece al concesionario, debe tenerse en cuenta el mecanismo financiero de la concesión. Por el mecanismo del *cash flow* o plan económico financiero (PEF), el Estado toma el beneficio financiero teórico que tendría Coviare por atrasar la ejecución de una obra, a una tasa de descuento igual a la TIR del proyecto de inversión, que es del 14,6 % anual, lo que incrementa el monto de la inversión original a la que está obligada la concesionaria. Por lo tanto, esta última no se ve aliviada financieramente, ya que deberá invertir más en el futuro, respetando el tope de la tasa interna de retorno fijada al inicio.

– Certificados de obra

Los profesionales de la supervisión del OCCOVI en la traza han revisado todos y cada uno de los certificados que ha presentado la concesionaria, procediendo a su verificación y rechazo cuando correspondía, siendo reemplazados en estos casos por nuevos certificados ajustados. Si no se han aprobado formalmente estos certificados ha sido por decisión estratégica del organismo, que no ha querido dar lugar a que se interpretara que lo ejecutado tenía el mismo carácter de una obra pública tradicional, con posibilidad de reclamo de mayores costos, adicionales, etcétera, propio de este tipo de contratos.

Inversiones

El OCCOVI mantiene su posición en el sentido que los estados contables de Coviare reflejan adecuadamente las inversiones efectuadas por el concesionario.

Expediente O.V.-490/03

La Auditoría General de la Nación remite copia del documento enviado, a su requerimiento, al señor ministro de Economía y Producción, basado en una muestra de las principales auditorías realizadas sobre órganos de control y empresas adjudicatarias de procesos de privatización relativas a las concesiones viales.

El trabajo sintetiza una muestra de 26 informes de auditorías y estudios especiales producidos por la Gerencia de Entes Reguladores y Privatizaciones, elaborados desde 1993 a la fecha, sobre las concesiones viales y desempeño de los distintos actores participantes del proceso.

Las auditorías realizadas por la AGN han contemplado los siguientes aspectos:

– Cumplimiento de las obligaciones contractuales de los concesionarios y del accionar del ente de control en su tarea de verificación y seguimiento.

– Evaluaciones de los regímenes tarifarios implementados.

– Examen de las actas acuerdo entre el poder concedente y el concesionario sobre deudas y consolidaciones.

– Análisis y evaluación de los sistemas de reclamos de los usuarios.

– Funcionamiento del régimen sancionatorio, papel del órgano de control, y del concedente en la aplicación de penalidades.

Las principales observaciones, comentarios y conclusiones de las auditorías han sido:

1. *Inversiones*

Se ha verificado, en muchos casos, que han sido ejecutadas fuera de plazo y, en otros, no se han realizado.

En materia de control se destaca que el organismo no realizó las operaciones técnicas tendientes a garantizar el efectivo cumplimiento de los planes de obra y de los flujos de inversión.

2. *Calidad de las obras*

No se han implementado efectivos controles de calidad, ya sea por causas técnicas o por limitaciones presupuestarias. En muchos corredores se han observado tramos que no cumplían con los valores admisibles de los indicadores que evalúan el estado de los pavimentos. (Resoluciones AGN 273/96; 274/96 y 275/96.) En otros casos, se ha verificado un deterioro prematuro de las obras ejecutadas que denota una ineficiente gestión técnica, lo que acrecienta la depreciación del patrimonio vial del Estado. (Resolución AGN 221/01.)

3. *Tarifas*

El régimen tarifario, tal cual ha sido aplicado en los últimos diez años, ha sufrido cambios de magnitud en la modalidad de aplicación y presenta una gran complejidad.

En primer lugar, por el hecho de que la tarifa que se cobra se compone de lo que el usuario paga y de lo que el Estado aporta.

En segundo lugar, porque se han aplicado cláusulas indexatorias contrarias a la legislación vigente e indicadores no representativos de la economía nacional.

A ello se suma la distorsión generada por la introducción de la “compensación indemnizatoria”, que cambió la modalidad onerosa original, por otra, de tipo subsidiada con la consiguiente carga para el Estado, y por ende, para todos los contribuyen-

tes. Ello trajo aparejado subsidios cruzados susceptibles de desnaturalizar el sentido de la tarifa y dificultar la medición del impacto redistributivo neto.

4. *Desempeño del órgano de control*

Muchos informes coinciden en que el órgano de control no ha cumplido en forma eficiente los objetivos de fiscalización del servicio ni el control de las obligaciones a cargo de las concesionarias. Los cambios de jurisdicción y de sus autoridades no han sido tampoco funcionales a la eficacia del sistema.

5. *Multas y penalidades*

Han sido recurrentes las demoras excesivas en los plazos de tramitación de las sanciones y su falta de aplicación en muchos casos. Como consecuencia del proceso de renegociación se han eximido en forma impropia diversas penalidades. (Resoluciones AGN 47/03 y 215/02.) Dicha actitud ha tenido su correlato en la Secretaría de Obras Públicas quien incluso se ha excedido, al menos en un caso, en su facultad de disponer reprogramaciones de obras no contempladas en los convenios. (Resolución AGN 215/02.)

En tal sentido, la resolución AGN 47/03 ha subrayado: “De los procedimientos de auditoría surge que el organismo de control omite propiciar penalidades, siendo éste un accionar recurrentemente observado en los informes de esta AGN”.

6. *Atención de los usuarios*

Las auditorías muestran que a lo largo de estos diez años los derechos de los usuarios no han sido debidamente atendidos en la relación concedente-concesionario. La demora en la ejecución de las obras, su deficiente mantenimiento, las debilidades en las condiciones de exigibilidad técnica, unidas a los incrementos tarifarios reales, no sólo han incidido en la calidad del servicio sino que han afectado sensiblemente los intereses de los usuarios.

En la resolución AGN 220/01 se advertía con relación al accionar del ex Órgano de Control de las Concesiones Viales dependiente de la Dirección Nacional de Vialidad, lo siguiente:

- No existían manuales de procedimientos.
- No se implementaron las normas básicas de atención al usuario por vía telefónica.
- No existía un detalle según tipo de reclamo y corredor vial.
- El organismo vulneraba el artículo 39 de la reglamentación de la ley de procedimientos administrativos, en la medida en que no respondía a los reclamos ni emitía constancia de ellos. (Resoluciones AGN 37/96 y 117/95.)

7. *Hallazgos puestos en conocimiento de la autoridad competente para la determinación de responsabilidades.*

La naturaleza de los incumplimientos verificados en los informes ha llevado a la AGN, en muchos casos, a recomendar que se deslindaran responsabilidades o se enviasen las actuaciones a la Justicia – a la Procuración General de la Nación, o bien a la Cámara Federal–. Pueden citarse como ejemplos:

– Resolución AGN 148/03 en la que se pide a la Secretaría de Obras Públicas que efectúe el deslinde de responsabilidades como consecuencia del dictado de la resolución SOPyC 250/95, la que interpretó incorrectamente la cláusula octava del acta acuerdo e introdujo una nueva figura contractual –la tarifa básica determinada– que permitió ingresos impropios al concesionario; y por el extravío –o no ejecución– de un informe solicitado por la AGN para la realización de los trabajos de auditoría, cuando dicho documento resultara de una contratación directa del Estado.

– Resolución AGN 47/03, por la que se solicita al OCCOVI llevar a cabo el deslinde de responsabilidades a raíz del dictado de las resoluciones 27, 48, 70, 71, 72, 73, 74 y 78 del año 2002, en las cuales se declaran “abstractas” las penalidades previamente propiciadas por incumplimientos en que efectivamente incurrió el concesionario.

– Resoluciones AGN 47/03 y 148/03, en las que, por la naturaleza y gravedad de los incumplimientos verificados, fueron enviadas a la Cámara Federal y a la Procuración General de la Nación respectivamente.

Expediente O.V.-87/04 - Resolución AGN 37/04

En uso de las facultades conferidas por el artículo 118 de la ley 24.156 la Auditoría General de la Nación procedió a efectuar un examen en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad con el objeto de realizar el control de los contratos de rehabilitación y mantenimiento (CReMa).

El informe abarcó desde la entrada en vigencia de los contratos, año 1997, hasta noviembre de 2003, y las tareas de campo se desarrollaron entre el 9 de junio de 2003 y el 10 de noviembre de 2003.

Se analizaron 60 contratos de recuperación y mantenimiento (CReMa) correspondientes a igual número de mallas, que fueron suministrados por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) ante la solicitud de la AGN para que brindara la totalidad de los contratos celebrados bajo esta modalidad. De este universo, 46 contratos tienen convenio de prórroga: en 6 casos se encuentra pendiente la aprobación y en 40 se ha dictado resolución aprobatoria de la opción ejercida por la DNV.

El informe fue puesto en conocimiento de la Dirección Nacional de Vialidad, para que formule las observaciones y comentarios que estime pertinentes. Los mismos fueron remitidos por el organismo auditado con fecha 9-2-2004; pero la AGN ratifica las observaciones formuladas en su auditoría.

Los contratos de rehabilitación y mantenimiento combinan la gestión privada con el financiamiento público (Banco Mundial y Estado nacional) y se aplican en aquellas rutas que por su nivel de tránsito no admiten el financiamiento mediante peaje. Su duración fue estipulada en 60 meses dividida en dos etapas bien definidas: la primera, de un año, para realizar obras de recuperación, mientras que la segunda, de cuatro años, corresponde a tareas de mantenimiento. Pueden ser prorrogados anualmente en forma sucesiva sin superar el 20 % del valor del contrato. Los desembolsos se realizan a medida que el contratista va cumpliendo con las exigencias pautadas.

El examen realizado por la Auditoría General de la Nación contiene las siguientes observaciones y comentarios:

– Las circulares aclaratorias emitidas por la DNV con relación al inicio del contrato implican de hecho una extensión del plazo.

– Se observan incumplimientos en el inicio de los contratos que no están penalizados.

– Si bien el sistema ha previsto originalmente una duración de 60 meses, se ha verificado que un 42 % de los contratos superan dicho lapso.

– No existe unidad de criterio entre los diferentes distritos en cuanto a los documentos que formalizan la finalización de los contratos, lo que dificulta una gestión ágil y eficiente. Ello evidencia la falta de directrices por parte de la DNV.

– Las evaluaciones finales no son realizadas contemporáneamente a la terminación del contrato de forma tal que reflejen las condiciones de la malla en ese momento.

– La DNV no cumple con las previsiones del pliego al momento de constatar la ejecución de las obras objeto del contrato ni exige el cumplimiento de los valores mínimos de los índices tal como lo establece el pliego de bases y condiciones.

– La DNV desvirtúa el concepto del sistema de recuperación y mantenimiento al admitir que las tareas previstas para el período de prórroga del contrato sirvan para subsanar los incumplimientos/deficiencias del período original y retrasa la efectivización de penalidades por demoras en el inicio o lo hace defectuosamente.

– La resolución 497/02 admite la posibilidad de incorporar a los convenios de prórroga condiciones que contraríen la propia norma, lo cual atenta contra el principio de razonabilidad de su dictado.

– La DNV traslada obligaciones del período original al de la prórroga, contrariando la finalidad de la extensión que es mantener el estado de la malla por 12 meses más y no la de subsanar los incumplimientos.

– La resolución 497/02 no da pautas claras para celebrar las respectivas prórrogas, originando dudas en cuanto a las condiciones exigibles.

– La DNV elimina el nivel de exigencia (IE e ISP) a la obra de recuperación de la malla 210.

Formalidades

– La información que elabora la DNV contiene errores que sumados a las informalidades verificadas, atentan contra una gestión eficaz del organismo, incidiendo negativamente en la relación con las respectivas empresas contratistas.

Control de calidad: incumplimientos

– La DNV no cumple oportunamente con su rol de controlar el cumplimiento de obligaciones a cargo del contratista.

– El organismo posterga la toma de decisiones y aplica incorrectamente los recursos en perjuicio de los intereses del público usuario.

– La DNV realiza controles utilizando aparatos de medición en condiciones deficientes y por ende arriba a resultados erróneos implicando más tarde la desestimación de penalidades.

– No se calculan correctamente las penalidades generando un perjuicio al fisco.

– No se propicia penalizar a la contratista de la malla 407.

– La DNV efectúa una interpretación errónea del pliego de bases y condiciones al aplicar multas.

En base a las observaciones realizadas, la AGN hace las siguientes recomendaciones:

– Definir y aplicar un criterio uniforme para la elaboración y gestión de los documentos con que se tramitan administrativamente los CREMa.

– Ajustar las decisiones en tiempo oportuno a las previsiones de la normativa que rige lo concerniente a los CREMa, sin desvirtuar el espíritu tenido en cuenta al momento de crear el sistema.

– Exigir el cumplimiento de las obligaciones del contratista y de corresponder, aplicar y hacer efectivas las penalidades contempladas en tiempo oportuno.

– Dictar normas que contengan instrucciones unívocas de manera de evitar los conflictos que se suscitan por las diferentes interpretaciones de las cláusulas contractuales.

Como conclusión del trabajo de auditoría realizado la AGN expresa que:

– De las verificaciones efectuadas surge que no se cumple con el plazo estipulado para la duración de los contratos y se acepta la ejecución de tareas que no se realizaron en el período original, durante el período de prórroga, desvirtuando el espíritu del sistema.

– No se realizan las evaluaciones finales en tiempo oportuno ni se documentan las condiciones en que se encuentran las obras al momento de la fina-

lización del contrato. En este orden no se cumple con lo previsto en los pliegos.

– Adicionalmente la DNV demora la aplicación de penalidades o lo hace en forma defectuosa.

– No se han impartido pautas uniformes para gestionar los contratos, derivando en una aplicación casuística de los procedimientos que torna ineficiente la gestión y atenta contra una eficaz relación con las respectivas empresas contratistas.

Expediente O.V.-88/04 - Ref. O.V.-87/04.

La Auditoría General de la Nación por nota 303/04-P remite el descargo efectuado por el administrador general de la Dirección Nacional de Vialidad respondiendo a las observaciones vertidas en el informe de la Auditoría General de la Nación, que fuera aprobado por resolución AGN 37/04. Los principales conceptos contenidos en dicha respuesta se resumen a continuación, consignando primeramente en letra cursiva la observación realizada por la AGN y luego el descargo del organismo auditado.

1. Las circulares aclaratorias emitidas por la DNV con relación al inicio del contrato implican de hecho una extensión del plazo.

Resulta imposible en los hechos el desarrollo de cualquiera de las obras contratadas sin cumplimentar su previo replanteo y sin proyecto ejecutivo definitivo (PED) definido. No podría imputársele al contratista responsabilidad en la falta de cumplimiento de los plazos de esas obras, exclusivamente sobre la base de la demora en cumplimentar alguna de las premisas anteriores, en el caso de que esas demoras le resulten ajenas. El mismo pliego considera esas circunstancias como eventos compensables. Excluyendo la situación de demoras en el replanteo, la máxima demora que pudiera sufrir el contratista por razones ajenas a su responsabilidad es de treinta días, puesto que transcurridos los 15 días de que dispone el contratante para aprobar el PED desde su presentación, sin haberse formulado observaciones, el contratista puede considerarlo automáticamente aprobado. Las circulares de las gerencias no implicaron extensión de plazo alguno. Las gerencias carecen de autoridad para introducir modificación en los contratos firmados. La mención del plazo de 30 días tuvo un carácter ilustrativo y de ninguna manera normativo.

2. Se observan incumplimientos en el inicio de los contratos que no están penalizados.

Excedidos los plazos de inicio establecidos por el contrato, la penalización del contratista requiere adicionalmente que el mismo resulte responsable de esa mora, sin que medien razones de fuerza mayor. El plexo normativo no establece la penalización automática del contratista por la falta de inicio en el plazo de 30 días desde la firma del contrato.

3. Si bien el sistema ha previsto originalmente en 60 meses la duración de los CReMa se ha verificado que un 42 % de los contratos superan dicho lapso.

Del universo de 60 contratos considerados, un porcentaje superior al 70 % no registra desvíos o registra desvíos menores al 4 % y un porcentaje superior al 86 % no registra desvíos o registra desvíos menores al 10 %. Excluidos los dos contratos destacados por la auditoría (malla 508 y malla 314), el desvío promedio no supera los 2 meses (desvío menor al 4 %). Se trata de contratos prolongados en el tiempo, lo que incrementa la probabilidad de la ocurrencia de factores externos que incidan en su desarrollo. Además, la prolongación del plazo original en el sistema CReMa no representa un beneficio para el contratista, ya que debe afrontar las mismas obligaciones en un período mayor, manteniéndose el ingreso total en los valores previstos, aunque extendiéndose en el tiempo su percepción.

4. No existe unidad de criterio entre los diferentes distritos en cuanto a los documentos que formalizan la finalización de los contratos, lo que dificulta una gestión ágil y eficiente.

La estructura organizativa de la Dirección Nacional de Vialidad –24 distritos jurisdiccionales que dependen de la Unidad Administrador General y que representan unidades de gestión integral de las obras y proyectos en cada provincia– apunta a agilizar los procesos, permitiendo un contacto cotidiano con la realidad del terreno, anticipación de los problemas y rapidez en las respuestas. A su vez, procura una mayor eficacia en el uso de los recursos físicos y humanos, que necesariamente deben adaptarse a las diferentes realidades de cada jurisdicción. En este marco, la diferencia de criterios entre documentación proveniente de diferentes distritos sólo puede estar reflejando ciertas particularidades de cada uno de ellos y de ninguna manera contrariedad a las normas emanadas de la administración. La convalidación por resolución del administrador general de las actas de finalización y la recepción de la obra es el acto administrativo que otorga validez a esas instancias contractuales.

5. Las evaluaciones finales no son realizadas contemporáneamente a la terminación del contrato de forma tal que reflejen las condiciones de la malla en ese momento.

La evaluación de estado de las mallas prevista en el contrato involucra un conjunto de mediciones y comprobaciones que, en algunos casos, requieren equipos específicos. Del cronograma de medición surgió inevitablemente la necesidad de realizar mediciones de algunas mallas con mayor antelación que otras. Se dispone de modelos matemáticos que, en función de diferentes variables (tránsito, estado

inicial, condiciones estructurales) predicen con adecuado grado de exactitud la evolución esperable de la rugosidad.

La recepción de la malla 504 procedió sobre la base de mediciones de rugosidad efectuadas cuatro meses antes de la fecha de recepción. De manera análoga, la recepción de la malla 505 está tramitando sobre la base de mediciones de rugosidad efectuadas en el año 2003. En ambos casos, las mediciones han servido para ratificar el cumplimiento de las condiciones exigibles a la fecha de las actas de finalización.

6. *La DNV no cumple con las previsiones del pliego al momento de constatar la ejecución de las obras objeto del contrato. Las actas de finalización no reflejan las condiciones de entrega de las obras.*

La auditoría objeta 5 de las 49 actas de finalización analizadas. En la correspondiente a la malla 101 B, donde el plazo de corrección superaba los seis meses, cabe aclarar que la misma está emplazada en la provincia de Santa Cruz, por lo que las condiciones invernales imposibilitan la ejecución de tareas viales. En cuanto a las mallas 308 y 311, las observaciones de la AGN se verifican en la segunda de ellas y se refieren a trabajos puntuales en banquetas, y no se esperaba una dilación significativa.

7. *La DNV no exige el cumplimiento de los valores mínimos de los índices tal como exige el PBC.*

Se ha exigido el cumplimiento de los valores mínimos de los índices en todos los contratos, incluyendo la malla 210 analizada por la auditoría.

8. *La DNV desvirtúa el concepto de recuperación y mantenimiento al admitir que las tareas previstas para el período de prórroga del contrato sirvan para subsanar los incumplimientos/deficiencias del período original.*

La prórroga de los contratos ha operado sin solución de continuidad a partir de la finalización del período original a los efectos de mantener la atención de cada malla. El período de corrección de defectos observados en el período original del contrato, corre también sin solución de continuidad a partir de la finalización del período original.

9. *La DNV demora la efectivización de penalidades por demoras en el inicio o lo hace defectuosamente.*

En los comentarios realizados en el punto 2 ya se ha hecho referencia a la relación entre la aprobación del proyecto ejecutivo definitivo y el inicio de las obras de recuperación, así como también, a los mecanismos de cálculo de los montos de las penalidades por este concepto.

10. *La resolución 497/02 admite la posibilidad de incorporar a los convenios de prórroga condiciones que contraríen la propia norma.*

Habida cuenta de la variabilidad de condicionamientos técnicos que presenta la red vial, no siempre resulta posible o funcional generar una norma que encuadre cada uno de los casos presentados. Por ello se recurre al dictado de normas en las cuales, sobre la base del conocimiento y la experiencia, se establecen lineamientos aplicables a una mayoría de casos comprendidos en determinadas condiciones de borde. Otros casos que no cumplan con esas condiciones generales requerirán un tratamiento particular.

11. *La DNV traslada obligaciones del período original al de la prórroga, contrariando la finalidad de la extensión que es mantener el estado de la malla por 12 meses más y no la de subsanar los incumplimientos.*

Se entiende que esta observación es similar a la formulada en el punto 8, por lo que se reitera ese descargo.

12. *La resolución 497/02 no da pautas claras para celebrar las respectivas prórrogas, originando dudas en cuanto a las condiciones exigibles.*

La resolución 497/02 otorga pautas en el marco de las cuales los ingenieros y los contratistas acuerdan los convenios respectivos. A juicio de la DNV, no surge de los textos transcritos desvío alguno respecto a dichas pautas que permita inferir una falta de claridad de las mismas. Además los convenios de prórroga quedan sujetos a la convalidación del administrador general.

13. *La DNV elimina el nivel de exigencia (IE e ISP) a la obra de recuperación de la malla 210.*

Conforme a lo expresado en el punto 7 no hubo tal eliminación de los niveles de exigencias. Los defectos a subsanar en el período de prórroga son los originados en hechos extraordinarios no imputables al contratista.

14. *La información que elabora la DNV contiene errores que sumados a las informalidades verificadas atentan contra la gestión eficaz del organismo.*

– Los planes de trabajo utilizados son los convenidos.

– La fecha de las resoluciones 104 y 106 corresponden a los momentos en que fueron perfeccionados acabadamente los respectivos trámites.

– Se toma nota de los errores formales referidos.

– El error deslizado en la fecha de la malla 111 fue subsanado.

15. *La DNV no cumple oportunamente con su rol de controlar el cumplimiento de obligaciones a cargo del contratista.*

A la fecha de las comprobaciones citadas se encontraban ya finalizadas las obras de recuperación (carpetas de concreto asfáltico) y la intervención obligatoria (lechada asfáltica) correspondientes a las secciones observadas. Por lo tanto, el no cumplimiento de las condiciones exigibles obedecía a defectos de ejecución de la intervención programada y no a su no ocurrencia a esa fecha.

16. *El organismo posterga la toma de decisiones y aplica incorrectamente los recursos en perjuicio de los intereses del público usuario.*

Las sucesivas reservas del contratista sobre la saturación de un sector del camino por el aporte de los ríos San Juan y Mendoza, están referidas al tramo entre kilómetro 413 y kilómetro 444, donde se encontraban previstas obras de recuperación que el contratista temía no fueran suficientes para alcanzar las condiciones exigibles.

17. *La DNV realiza controles utilizando aparatos de medición en condiciones deficientes y por ende arriba a resultados erróneos implicando más tarde la desestimación de penalidades.*

El sistema de medición de rugosidad previsto en estos contratos (rugosidad BPR) resulta inseparable del equipo utilizado. No resulta posible durante el desarrollo del contrato evaluar la rugosidad del camino mediante otra tecnología, ya que los valores fijados como condición exigible para la magnitud analizada están referidos específicamente a la medición mediante esa única tipología de equipos.

18. *La DNV no calcula correctamente las penalidades, generando un perjuicio al fisco.*

El pliego de bases y condiciones generales recurre a tres modalidades para establecer los valores pecuniarios en casos de penalidades:

- Un valor de la multa aplicable por semana o fracción de incumplimiento.
- Un valor diario, recurriendo a expresiones como "multa diaria" o "litros de gasoil kilómetro o por día" y según las propias definiciones del PBC, "días son días hábiles".
- En casos como parámetros del índice de estado o figuración característica de calzadas y/o banquetas, el pliego indica un valor de multa, pero omite consignar la fracción de tiempo. Según dictamen de la Subgerencia de Asuntos Jurídicos en caso de duda cabe atenerse al principio general de aplicar la norma más favorable al deudor.

19. *La DNV no propicia penalizar a la contratista de la malla 407.*

Durante la ejecución de los trabajos previstos se concretaron una serie de observaciones relaciona-

das con los materiales utilizados y con las técnicas constructivas empleadas, lo que devino en la reconstrucción de 8 kilómetros del tramo intervenido. El sistema CReMa es un sistema de resultado, donde corren bajo exclusiva responsabilidad del contratista las obras desarrolladas.

En el caso de la malla 407, con posterioridad a la recepción y bajo la acción del tránsito circulante, se verificaron deterioros de calzada, por lo que se iniciaron actuaciones para proceder a la penalización del contratista.

20. *La DNV efectúa una interpretación errónea del PBC al aplicar multas.*

Las decisiones que se adoptan deben ser evaluadas sobre la base del estado de situación al momento de tomarlas. Puede suceder que el desarrollo de determinadas acciones no alcance los resultados esperados por un conjunto de circunstancias imposibles de prever con anterioridad. En consecuencia, no se alcanzan los beneficios para el usuario esperados, o bien, el usuario resulta perjudicado. Frente a la nueva situación, es responsabilidad de la gestión adoptar nuevas medidas que procuren maximizar los beneficios o, en su defecto, minimizar los perjuicios, tanto para el usuario como para la sociedad.

Expediente O.V.D.-98/2004

El Honorable Congreso aprobó la resolución 63-S.-03, mediante la cual solicita al Poder Ejecutivo nacional informe sobre las medidas adoptadas para que el Organismo de Control de las Concesiones de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires (OCRABA, hoy Organismo de Control de Concesiones Viales, OCCOVI) regularice su función de control de acuerdo a las normativas legales y técnicas correspondientes, así como también acerca de la determinación del eventual perjuicio fiscal que pudiera haberse producido.

La Auditoría General de la Nación realizó un examen en el OCRABA con el objeto de evaluar su gestión en el control de las obligaciones emergentes de los respectivos contratos de concesión, con relación a los recursos que percibe, condiciones técnicas exigibles y aplicación del régimen de penalidades.

Las principales observaciones y comentarios efectuadas por la AGN son los siguientes:

Aportes obligatorios a favor del concedente

El informe destaca que el organismo auditado no ha establecido un criterio uniforme para el cálculo del redondeo de la tarifa y tampoco ha tenido en cuenta en el control para la aprobación del cuadro tarifario que ese pasaje de tres a dos decimales genera divergencias en el redondeo neto, lo que significa una disminución de sus recursos mientras esté vigente el cuadro tarifario analizado.

Con relación al sistema de registración de recursos, la AGN observa que si bien el movimiento financiero dentro del Servicio Administrativo del Organismo (SAF) se encuentra sujeto al Sistema Integrado de Información Financiera para Organismos, Descentralizados (Sidifod) desarrollado por la Secretaría de Hacienda, el mismo no contempla los registros por concesionario de acuerdo a las características requeridas por OCRABA. Por tal motivo, aún se lleva un registro manual, que si bien se encuentra foliado, carece de rúbrica. Ello resulta poco confiable y se han detectado errores en las registraciones.

Condiciones técnicas exigidas a las calzadas pavimentadas

a) Incumplimientos

– Sectores con incumplimientos que deberían penalizarse, y que no fueron incluidos en los proyectos de penalidades.

– Sectores que de acuerdo a la metodología y exigencias del pliego no debieran penalizarse, pero que sí están incluidos en los proyectos de penalidades.

– Respecto al parámetro fricción, OCRABA omitió aplicar penalidades en muchos tramos que no alcanzan el valor mínimo admisible.

b) Cronograma de evaluación

En las mediciones efectuadas en los años 1996 y 1997 se constató que fueron realizadas por las propias empresas concesionarias (AUSOL y Coviare) y remitidas al organismo de control, hecho inadmisibles, ya que se trata de una función específica del OCRABA.

El pliego establece que se deberá realizar al menos una evaluación cada seis meses desde el momento en que se inicia el cobro del peaje, en cuanto a rugosidad, ahuellamiento y figuración y fricción. OCRABA no cumplió con estas obligaciones y, en algunos casos, pasaron 40 meses sin efectuar evaluaciones.

c) Metodología de evaluación

Con respecto a la “fisuración en pavimento de hormigón”, se estableció como exigencia, para un tramo continuo de calzada de 3 kilómetros de longitud mínima, que la superficie fisurada deberá ser inferior al 35 % de la superficie total de la trocha considerada. A raíz de esto, la medición debería efectuarse en toda la longitud de la trocha analizada y no en los 20 m de cada tramo en que se subdivide la zona a evaluar.

En relación a la “fricción” surgen imprecisiones e indeterminaciones en cuanto a la medición que actualmente se realiza de este parámetro.

En lo que hace al “procesamiento de datos”, la AGN observa que hay demoras de 30 a 40 días en

la obtención de los datos definitivos. Se producen demoras en la notificación al concesionario sobre la existencia de deficiencias y, por ende, se demoran las tareas de reparación.

Régimen de infracciones y sanciones y procedimiento de aplicación de penalidades.

En relación al “Régimen de infracciones y sanciones”, la AGN señala que OCRABA demoró cinco años en la elaboración y elevación del proyecto.

Con respecto al “procedimiento de aplicación de penalidades”, para el incumplimiento del cronograma de obras, la AGN realiza las siguientes observaciones: *a)* Existe una incorrecta interpretación de la normativa sancionatoria; *b)* La forma de determinación del monto de la penalidad es arbitraria; *c)* No es de aplicación el punto 2.5.1 del capítulo II, mediante el cual OCRABA fija un nuevo plazo de ejecución de la obra no habilitada; *d)* el nuevo plazo de ejecución significa un atraso de 14 meses.

El Poder Ejecutivo nacional da respuesta al requerimiento del Honorable Congreso a través del jefe de Gabinete de Ministros mediante nota 29/2004, remitiendo los informes confeccionados por el Organismo de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) En ellos se resumen las medidas adoptadas por el organismo como consecuencia de la auditoría realizada por la AGN, destacándose lo siguiente:

– Se impartieron normas internas expresas sobre procedimientos administrativos y de operación de Sidifod en los que se consideraran especialmente los controles por oposición referidos a la registración de los recursos propios.

– Se ha implementado un archivo especial para ingresos por multas y para el seguimiento del trámite, con todos los antecedentes de cada una de las sanciones aplicadas.

– Se han impartido indicaciones para individualizar, en todos los casos, los depósitos efectuados en concepto de intereses punitivos por mora.

– Se ha implementado un archivo específico para control de la entrega de las boletas de depósito para la cuenta recaudadora del organismo.

– Se ha constituido un sector específico, con dos ingenieros de gran experiencia, como “coordinación de evaluación de pavimentos” para tramitar la puesta en marcha de los operativos de medición de los parámetros que dan cuenta del estado superficial de las calzadas (ahuellamiento, fisuración, fricción, rugosidad y eventuales desprendimientos) y para realizar la evaluación de los resultados, así como también para encargarse del archivo de la documentación y del asesoramiento relacionado con estos temas.

– Se ha realizado un estudio medular y serio del fenómeno de la fricción y de los procedimientos de medición y evaluación de este parámetro, con el

concurso de especialistas de la Universidad Nacional de Rosario a la luz de la más moderna bibliografía y experiencia comparada internacional. De estos estudios ha surgido una nueva normativa que permite utilizar equipos de medición más modernos.

– Se han establecido modificaciones a las actividades de control, registración y archivo de documentación, lo que ha permitido cumplir con expresas normas internacionales de gestión de calidad. Como resultado, el OCCOVI ha logrado la certificación ISO 9001:2000 para todas sus funciones y actividades, posibilitando un marco de referencia para tender a la mejora continua de la gestión.

Expediente O.V.-115/04 - Resolución AGN 39/04

En cumplimiento del mandato constitucional y de lo dispuesto por el artículo 118, inciso b), de la ley 24.156 la AGN realizó una auditoría en el ámbito del Organismo de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) referida a “verificación del cálculo de la compensación de peaje y tasa sobre gasoil”.

El examen realizado por la Auditoría General de la Nación tiene por objeto verificar las compensaciones a los concesionarios por rebaja en el peaje, abonadas a través de la tasa al gasoil y comprende el período desde la entrada en vigencia de los decretos 802/01 y 976/01, en septiembre de 2001, con la sanción de la resolución de la Secretaría de Obras Públicas (SOP) 190/01, hasta el 30 de junio de 2003 inclusive.

Las tareas de campo se desarrollaron en el período comprendido entre el 20 de mayo de 2003 y el 30 de octubre de 2003.

Las principales observaciones realizadas por la AGN son las siguientes:

1. Sobre la aplicación de las compensaciones

– La resolución SOP 190/01, al fijar como base de cálculo para la compensación provisoria el período junio/2000-mayo/2001 no previó mecanismos de ajuste para adecuar dicha base al tránsito real, teniendo en cuenta la tendencia a la baja; tampoco efectuó las correcciones una vez conocido que se originaban pagos en exceso con el consiguiente beneficio financiero a favor de los concesionarios. A su vez, el OCCOVI no propuso las modificaciones que permitieran terminar con dicha distorsión teniendo en cuenta la disponibilidad de datos reales de tránsito pasante.

– La Secretaría de Obras Públicas se excedió en sus facultades reglamentarias al fijar los montos a compensar en concepto del subsidio al transporte por un plazo mayor al de la vigencia del convenio. El decreto 929/01 tenía vigencia hasta el 31 de marzo de 2003, pero la SOP al dictar la resolución 190/01 calculó los pagos en concepto de subsidio al transporte hasta octubre de 2003.

– Existen demoras en remitir los certificados de pago por compensaciones al Banco de la Nación Argentina. Las demoras dan lugar a reclamos de los concesionarios en concepto de intereses, e introducen un nuevo elemento de conflicto entre las partes al poner al Estado en una virtual situación de incumplimiento.

– En los expedientes que tramitan las liquidaciones no se deja constancia de los errores o inconsistencias de la información que presenta el concesionario en las declaraciones juradas, por lo que no es posible verificar su cumplimiento.

2. Sobre las compensaciones indemnizatorias

– Se observa que el decreto 92/01 reconoce deudas con aplicación de ajustes por tasa Libor, violando expresas disposiciones de la ley de convertibilidad. A su vez, el mencionado decreto sólo tuvo en cuenta los incumplimientos del Estado sin contemplar los efectos de los incumplimientos existentes a dicha fecha por parte de los concesionarios ni analizar los argumentos de la ecuación económico-financiera esgrimidos por ellos para justificar sus incumplimientos. La omisión de recrear el verdadero escenario de la concesión impidió evaluar la viabilidad del cumplimiento de las empresas viales con la totalidad de las obligaciones comprometidas a sólo dos años de finalizar la concesión, e incrementó la distorsión inversión/ingreso que presentaba la concesión.

– En materia de obras comprometidas, existe un alto incumplimiento en la ejecución no obstante el Estado encontrarse al día con el pago, a través de la tasa sobre el gasoil, de la totalidad de las compensaciones. Ante la inminencia de la finalización de los contratos, la imposibilidad de dar cumplimiento con dichas obras genera una alteración en el equilibrio económico-financiero de la concesión que beneficia a los concesionarios en detrimento del concedente y de los usuarios.

3. Sobre los descuentos por penalidades

– No existe relación entre los incumplimientos detectados y las penalidades aplicadas, lo que permite inferir que existe una ineficiente gestión del OCCOVI en su rol fiscalizador y sancionador.

– Se verifica que:

– Existe una excesiva demora en la resolución de los recursos presentados por el concesionario, lo que desnaturaliza el sistema sancionatorio.

– Se deja, en ciertos casos, al Estado en una situación de indefensión por la imposibilidad fáctica de comprobar los hechos esgrimidos por los concesionarios en sus descargos.

– Los vicios en que se incurre durante el procedimiento sancionatorio dan lugar a que se revoquen las sanciones aplicadas, más allá que los hechos que le dieran origen hayan existido.

– Las deficiencias del órgano de control coadyuvan a que los concesionarios adopten una actitud especulativa ante la inexistencia de sanciones frente a sus incumplimientos.

– Se dilata innecesariamente el procedimiento sancionatorio, al limitarse el OCCOVI a hacer lugar al recurso interpuesto sin analizar si los incumplimientos del Estado alteraron la ecuación económica-financiera de los concesionarios y le crearon una razonable imposibilidad de cumplir con sus obligaciones.

– El OCCOVI desestima la propuesta sobre diversos proyectos de aplicación de penalidades en virtud de considerar que la aprobación de un nuevo plan de obras ha tornado abstractas las propuestas. Ello fue observado en anteriores informes aprobados por resolución AGN 215/02 y 47/03.

4. Sobre otros aspectos detectados en la tarea de campo

– Se efectuaron pagos en bonos por compensaciones en forma previa a la aprobación del decreto que lo autorizaba (decreto 92/01).

– El OCCOVI no exigió la constitución de las garantías por la totalidad de las obras adicionales ejecutadas, no obstante estar ello previsto expresamente en la normativa.

El informe fue puesto en conocimiento del organismo auditado (OCCOVI) y de la Secretaría de Obras Públicas para que efectúen las consideraciones que estimen pertinentes, habiendo recibido respuesta únicamente del OCCOVI. Del análisis del mismo la AGN consideró conveniente modificar la redacción de una observación referida a las compensaciones indemnizatorias, sin que ello implicara modificar los fundamentos en que se sustenta; y subsanar un error formal en una observación sobre los descuentos por penalidades.

Sobre la base de las observaciones señaladas el informe hace las siguientes recomendaciones:

– Al Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios:

– Deslindar la responsabilidad de los funcionarios intervinientes en el dictado de la resolución SOP 90/01.

– Deslindar la responsabilidad del OCCOVI en el ejercicio de las funciones que le son propias: supervisión, inspección y fiscalización de las obras; no ejecución de sus facultades sancionatorias, no constitución en tiempo y forma de la totalidad de las garantías por obras adicionales.

– Prever la creación de un registro de concesionarios incumplidores que sirva como antecedente en los procesos licitatorios que emprenda el Estado nacional (concesión, obra pública, prestación de servicio, etcétera) y en los procesos de renegociación contractual.

– Al organismo de control

– Analizar las deficiencias en el control de las concesiones viales que ha ido observando la AGN en diferentes auditorías, a efectos de ejercer eficazmente su rol fiscalizador y sancionador sobre los nuevos concesionarios.

– A la unidad de renegociación

– En los procesos de análisis y renegociación de las concesiones viales, evaluar las observaciones del presente informe.

Como conclusión de las observaciones y recomendaciones realizadas, el informe de auditoría de la AGN concluye con lo siguiente:

– Se ha analizado el marco normativo que dio lugar a la creación de la tasa sobre el gasoil y su aplicación a las empresas concesionarias de la Red Vial Nacional. Los montos recaudados, que constituyeron un fideicomiso, fueron destinados a cubrir la rebaja de la tarifa de peaje fundado en el aumento de los gravámenes sobre el gasoil y otros descuentos sobre el peaje para el transporte de carga y de pasajeros y a resarcir a los concesionarios de la Red Vial Nacional de anteriores deudas que mantenía el concedente con aquellos por la no aplicación al usuario de las tarifas indexadas (“compensación indemnizatoria”).

– La AGN, en concordancia con la Procuración del Tesoro Nacional, objetó la legalidad de las cláusulas de ajuste por ser contrarias a la ley de convertibilidad. Además, la actualización por la tasa Libor redundó en una capitalización constante de las tarifas, independientemente, inclusive, de los indicadores de precios.

– El concedente garantizó a los concesionarios los ingresos así calculados y lo hizo sin obligarlos a su contrapartida, la inversión, habida cuenta del bajo nivel de ejecución de obras obligatorias que, en la mayoría de los casos exhiben las concesiones al término de su vigencia. Es decir, fue ineficiente en la supervisión y control del servicio encomendado a un tercero.

– El hecho de que se hayan solicitado a los concesionarios, al final de la concesión, los planes económico-financieros para monitorear el resultado de la misma, confirma lo expresado anteriormente. Los resultados que arrojan dichos planes, a la luz de las mismas expresiones del organismo de control, implican que éste no equilibró los intereses particulares de los concesionarios, con el logro del bienestar común. Esto deberá ser evaluado por la comisión de renegociación a fin de determinar los procedimientos a seguir para que el Estado pueda resarcirse de los perjuicios por los incumplimientos contractuales.

– Cabe señalar que de los montos por “compensación indemnizatoria” debían deducirse las penalidades. Se observa que no existe relación entre las

penalidades aplicadas y los incumplimientos detectados por falta de inversión. Además, el trámite administrativo de las penalidades fue irregular como se ha señalado, también, en anteriores informes de la AGN.

– En las compensaciones por rebaja de peaje que dependen del tránsito real pasante, se observó que la regulación prescindió de la información mensual actualizada que se disponía, adoptándose, en cambio, una base de cálculo de un período que resultó ser de mayor tránsito (junio 2000-mayo 2001), ajustable al real al final de cada semestre. El efecto fue un beneficio financiero para los concesionarios, como lo reconoció el OCCOVI. Sin embargo, los organismos intervinientes, el OCCOVI y la SOP, no instrumentaron mecanismos para modificar esta distorsión.

– En el caso de la compensación por rebaja en el peaje para las categorías 4, 5 y 6 (decreto 929/01) la SOP se excedió en sus facultades reglamentarias al fijar los montos a compensar por un plazo mayor al de la vigencia del convenio que le da origen. Este hecho, sumado a la demora en que incurre el OCCOVI en remitir los certificados de pago al Banco de la Nación Argentina (fiduciario) introduce nuevos elementos de conflicto entre el Estado y los concesionarios.

Expediente O.V.-121/04 - Ref. expediente O.V.-115/04

La Auditoría General de la Nación por nota 377/04-P remite el descargo efectuado por el director ejecutivo del OCCOVI, en relación al informe de auditoría referido a la “verificación del cálculo de la compensación de peaje y tasa sobre el gasoil”. Al respecto se aclara que el organismo comenzó sus actividades recién después de la reestructuración dispuesta por el decreto 87/01. Por ello, nada puede informar con relación a cuestiones anteriores, que se tratan en el informe de la AGN, tales como las referidas a las disposiciones de las actas acuerdo aprobadas por el decreto 92/01 y la negociación efectuada para su celebración, el diligenciamiento de actuaciones de penalidades de antigua data, la falta de seguimiento de la ecuación económica de las concesiones y la carencia de la programación y ejecución de obras.

Vistas las respuestas emanadas desde diferentes gerencias del organismo auditado, se ha creído conveniente dividir este informe en aspectos técnicos, económico-financieros y jurídicos.

Aspectos técnicos

Todas las obras que a través de la última readecuación del año 2002 podían ejecutarse y habilitarse por sección tenían un monto total establecido mediante el acta acuerdo suscrita por el decreto 92/01. Los concesionarios tenían conocimiento que una vez ejecutadas todas las secciones, la sumatoria de

los valores presentados a reconocer no podía ser mayor al mencionado monto total.

En el control realizado por el OCCOVI, las inversiones mensuales ejecutadas por las empresas se comparaban con inversiones previstas por el organismo, a los simples efectos de un control interno, calculado de manera proporcional a partir del monto de cada obra dividido por el plazo correspondiente.

Aspectos económico-financieros

El OCCOVI responde que la resolución SOP 190/01 previó que al vencimiento de cada semestre se calculara el ajuste correspondiente en virtud del tránsito real pasante por categoría y puesto de peaje. Los datos históricos disponibles mostraban para los últimos años cifras prácticamente estables, con variaciones negativas para el conjunto de la red de escasa significación. El organismo efectuó el seguimiento permanente del comportamiento del tránsito, e informó al respecto a la autoridades. Dicho seguimiento permitió percibir que casi en el mismo momento en que se verificaba la disminución del tránsito y se informaba a la SOP, comenzaba a revertirse la tendencia.

Al haber comenzado a insinuarse el crecimiento del tránsito, poniendo de manifiesto la inestabilidad de la tendencia, y frente a la proximidad de la caducidad de las concesiones, el organismo se vio imposibilitado de contar con los datos necesarios y el tiempo suficiente para determinar un promedio representativo de tránsito, para tomarlo como base de las liquidaciones provisorias y tramitar su aprobación por las autoridades. Además, este crecimiento empezó entonces a generar un perjuicio financiero para los mismos concesionarios que antes habían recibido un beneficio.

Con relación a lo comentado respecto del cálculo del beneficio financiero, derivado de las compensaciones calculadas con un tránsito superior, se señala que la gerencia económico-financiera del OCCOVI, a requerimiento de la Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos, efectuó el cálculo de las diferencias correspondientes derivadas de los ajustes realizados por aplicación de la resolución 190/01. Si bien dicho cálculo fue efectuado para los corredores 3, 4, 5 y 17; se remitió a la Unidad de Renegociación la metodología utilizada para aplicar a la totalidad de las concesiones.

El procedimiento previsto e instituido a los concesionarios, en virtud de la aplicación de la resolución SOP 190/01, da cuenta de la información que los concesionarios deben presentar en cada caso, la periodicidad y la consecuente vinculación de datos, los que se relacionan con el tránsito, las tarifas y la recaudación. Al surgir una inconsistencia, que no puede ser más que el resultado de la combina-

ción de los datos enunciados, el OCCOVI no puede establecer, a priori, en que rubro se localiza el error. Por ello se habla de “inconsistencias” y se pide el análisis y aclaración al concesionario. Luego, cuando éste presenta la rectificación, se analizan nuevamente los datos resultantes y, de no ofrecer reparos, se da curso a la certificación.

Si bien la creación del OCCOVI es posterior a la sanción del decreto 92/01 y, por tanto, a las negociaciones que dieron origen a las actas acuerdo aprobadas por dicho decreto, sí tuvo participación en la tramitación de actuaciones en que debió analizarse lo previsto en el artículo 7° de dichas actas acuerdo; concluyendo que nada justificaba el incumplimiento de las obligaciones contractuales de los concesionarios.

También estuvo a cargo del OCCOVI la confección de los planes económico-financieros de las concesiones, que no se habían adecuado a las sucesivas y fundamentales modificaciones sufridas por los contratos desde el momento del inicio de las concesiones, en el año 1990.

Aspectos jurídicos

En relación a las compensaciones indemnizatorias, el organismo auditado señala que las observaciones referidas al apartamiento de las disposiciones de la ley de convertibilidad (del 5 de mayo de 2000) no involucra al OCCOVI, ya que todas las negociaciones que motivaron el dictado del decreto 92/01 fueron preexistentes a su creación, habiendo incluso intervenido la Sindicatura General de la Nación.

En cuanto a los comentarios y observaciones referidas a los descuentos por penalidades y específicamente a la existencia de una ineficiente gestión en el rol de fiscalizador y sancionador y en la excesiva demora en la resolución de los recursos presentados por los concesionarios, se afirma que los ejemplos arrojados por la AGN corresponden a las características de cada caso en particular y que no se encuentran conexiones con el objeto de la auditoría realizada.

Expediente O.V.-350/04 - Resolución AGN 85/04

En cumplimiento del mandato constitucional y de lo dispuesto por el artículo 118, inciso c), de la ley 24.156, cumplimentándose con los requisitos de auditoría establecidos en las respectivas cláusulas contractuales, la Auditoría General de la Nación efectuó una auditoría de los estados financieros correspondientes al ejercicio finalizado el 31/12/03 del Programa de Corredores Viales Nacionales, llevado a cabo por la Dirección Nacional de Vialidad, dependiente del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, financiado con recursos provenientes del contrato de préstamo 795/OC-AR, suscrito el 21 de marzo de 1994 entre la Nación Argentina y el Banco Interamericano de Desa-

rrollo (BID), con aportes de contrapartida local y con aportes de inversiones realizadas con fondos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

Los estados auditados fueron los siguientes:

- a) Balance general al 31/12/03, expresado en dólares estadounidenses;
- b) Balance general al 31/12/03, expresado en pesos;
- c) Estado de origen y aplicación de fondos al 31/12/03 expresado en dólares estadounidenses;
- d) Estado de inversiones efectuadas por fuente de financiación al 31/12/03 (presupuestadas e invertidas);
- e) Estado de desembolsos al 31/12/03;
- f) Información financiera complementaria, que incluye:

1. Pagos de servicios financieros del préstamo BID 795/OC AR (intereses y comisiones);
2. Compromisos financieros asumidos por la DNV a través del préstamo 795/OC AR (fondo de inspección y vigilancia);
3. Planillas de control de gestión divididas por categoría de inversión y por fuente de financiamiento (avance de obras del programa al 31/12/03).

El trabajo de campo fue efectuado entre el 27/2/2004 y el 15/6/2004.

El examen fue realizado de conformidad con las normas de auditoría externa emitidas por la AGN, las cuales son compatibles con las de aceptación general en la República Argentina para la profesión contable y con las recomendadas por la Organización Internacional de Entidades Fiscalizadoras Superiores (Intosai), incluyendo el análisis de sus controles administrativos, pruebas de los registros contable-financieros y demás procedimientos de auditoría que se consideraron necesarios.

Del análisis realizado se han observado irregularidades en el control y seguimiento de obras, pagos a contratistas y a la debida conciliación de la información contable con las distintas fuentes, siendo reiteración de ejercicios anteriores, notándose la falta de acción del auditado en subsanar dichos aspectos.

Se ha podido verificar falencias de distinta gravedad en el proceso de licitación, modificaciones de obra, rescisión y posterior cesión del contrato correspondiente a las obras de la ruta provincial 13 TR, provincia de Santiago del Estero y la ruta nacional 231, provincia del Neuquén.

En opinión de la AGN, sujeto a lo señalado precedentemente, los estados financieros e información complementaria exponen razonablemente la situación financiera del Programa de Corredores Viales Nacionales al 31 de diciembre de 2003, así como las transacciones realizadas durante el ejercicio finalizado en esa fecha, de conformidad con prácticas

usuales y con los requisitos establecidos en el contrato de préstamo 795/OC-AR de fecha 21/3/94.

Oscar S. Lamberto. – Luis E. Martinazzo. – Mario A. Losada. – Jorge R. Yoma. – Floriana N. Martín. – Nicolás A. Fernández. – Alejandro M. Nieva. – Gerardo R. Morales.

ANTECEDENTES

1

Dictamen de comisión

Honorable Congreso:

Vuestra Comisión Parlamentaria Mixta Revisora de Cuentas, ha considerado los expedientes O.V.D.-1.026/99: Secretaría (JGM): remite copia de la respuesta enviada por el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos en relación a la resolución aprobada por la Honorable Cámara (32-S.-99) sobre las medidas adoptadas a los efectos de asegurar el adecuado ejercicio de las competencias del Órgano de Control de las Concesiones Viales; P.E.-548/99: Jefatura de Gabinete, Secretaría de Relaciones Parlamentarias e Institucionales: remite copia de la respuesta enviada por el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos acerca de la resolución conjunta solicitando informes sobre competencias del Órgano de Control de las Concesiones Viales (ref: O.V.-133/96); O.V.D.-444/01: jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por la Honorable Cámara (114-S.-00) sobre las medidas adoptadas a los efectos de superar las graves observaciones formuladas por la AGN como resultado de las tareas realizadas en el ámbito del Órgano de Control de las Concesiones Viales, las que fueron objeto de reiterados requerimientos de mejora por el Honorable Congreso de la Nación en el ejercicio de sus competencias de control parlamentario; O.V.D.-828/01: jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por la Honorable Cámara (114-S.-00) sobre las medidas adoptadas a los efectos de superar las graves observaciones formuladas por la AGN como resultado de las tareas realizadas en el ámbito del Órgano de Control de las Concesiones Viales, las que fueron objeto de reiterados requerimientos de mejora por el Honorable Congreso de la

Nación en el ejercicio de sus competencias de control parlamentario; O.V.D.-265/02: jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por la Honorable Cámara (191-S.-01) sobre las medidas adoptadas en orden a corregir y mejorar la gestión de la Dirección Nacional de Vialidad e incluir en los futuros proyectos de presupuesto nacional las partidas necesarias para evitar el deterioro constante y continuado de la red vial en nuestro país; O.V.D.-1.159/02: jefe de Gabinete de Ministros: remite respuesta en relación a la resolución aprobada por la Honorable Cámara (124-S.-02) sobre adoptar medidas conducentes a que la Dirección Nacional de Vialidad corrija y actualice a la brevedad la información necesaria para que el organismo de control externo de la administración nacional pueda emitir dictamen sobre los estados contables del ente; O.V.-475/03, sobre un informe de auditoría realizado en el ámbito del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) referido a verificar el cumplimiento por parte de la empresa Concesionaria Vial Argentino Española S.A. –Coviars S.A.– de las obligaciones a su cargo; O.V.-476/03, la AGN comunica descargo de la resolución 148/03 referente a verificar el cumplimiento por parte de la empresa Concesionaria Vial Argentino Española S.A. –Coviars S.A.– de las obligaciones a su cargo. Ref. O.V.-475/03; O.V.-490/03, la AGN pone en conocimiento tareas realizadas referidas al sistema vial concesionado, en relación al requerimiento del señor ministro de Economía y Producción; O.V.-87/04, sobre un informe realizado en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad referido a “Control de los contratos de rehabilitación y mantenimiento (CReMa) y evaluación de la gestión de la DNV en el control de los referidos contratos”; O.V.-88/04, la AGN remite descargo respecto de la resolución 37/04, relacionado con el “Control de los contratos de rehabilitación y mantenimiento (CReMa) y evaluación de la gestión de la Dirección Nacional de Vialidad en los referidos contratos”; O.V.D.-98/04: jefe de Gabinete de Ministros remite respuesta en relación a la resolución aprobada por la Honorable Cámara (63-S.-03), sobre las medidas adoptadas para que el Órgano de Control de las Concesiones de la Red de Accesos a la Ciudad de Buenos Aires (OCRABA, hoy Órgano de Control de Concesiones Viales, OCCOVI) regularice su función de control de acuerdo a las normativas legales y técnicas correspondientes; así como la determinación del perjuicio fiscal que pudiera haberse producido; O.V.-115/04, sobre un informe realizado en el ámbito del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI) referido a “verificación del cálculo de la compensación de peaje y tasa sobre gasoil”; O.V.-121/04, la AGN comunica descargo respecto a la resolución 39/04 aprobando el informe realizado en el ámbito del Órgano de Control de las Concesiones Viales sobre “verificación del cálculo de la

compensación de peaje y tasa sobre gasoil". Ref. O.V.-115/04; O.V.-350/04, sobre un informe referido a los estados financieros del Programa de Corredores Viales Nacionales, contrato de préstamo 795/OC-AR BID (Ejercicio N° 10, finalizado el 31 de diciembre de 2003); referidos al ámbito de las concesiones viales; 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 solicitando informe sobre:

a) Las medidas adoptadas en relación a las situaciones observadas por la Auditoría General de la Nación, tanto en el ámbito de la Dirección Nacional de Vialidad, como en el ámbito del Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI);

b) Las medidas adoptadas a fin de determinar el perjuicio fiscal que pudiera haberse originado en las situaciones objeto de las referidas observaciones así como para la efectivización de las responsabilidades correspondientes;

c) La determinación y efectivización de las responsabilidades que pudieran haber correspondido a los funcionarios actuantes.

2. Remitir copia de los expedientes O.V.D.-1.026/99; P.E.-548/99; O.V.D.-444/01; O.V.D.-828/01; O.V.D.-181/02; O.V.D.-265/02; O.V.D.-1.159/02; O.V.-475/03; O.V.-476/03; O.V.-490/03; O.V.-87/04; O.V.-88/04; O.V.D.-98/04; O.V.-115/04; O.V.-121/04 y O.V.-350/04; a la Procuración General de la Nación a sus efectos.

3. Comuníquese a la Auditoría General de la Nación y a la Unidad de Renegociación y Análisis de los Contratos de Servicios Públicos (UNIREN) juntamente 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, 21 de octubre de 2004.

*Oscar S. Lamberto. – Luis E. Martinazzo.
– Mario A. Losada. – Floriana N.
Martín. – Nicolás A. Fernández. –
Alejandro M. Nieva. – Gerardo R.
Morales.*

2

Ver expediente 18-S.-2005.

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