



PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Cámara de Diputados de la Nación

DECLARA

Expresar el apoyo a la Dirección Nacional de Vialidad, al Ministerio de Obras Públicas de la Nación y al Poder Ejecutivo de la Nación en lo concerniente a la extinción de los contratos viales (Proyecto denominado “Red Autopistas y Rutas Seguras – Etapa 1 – Corredores viales A, B, C, E, F y Sur) celebrados bajo la modalidad “PPP” (participación público privada, ley 27.328) en las condiciones más beneficiosas para el interés general.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

I. Introducción

El presente proyecto propone que esta Honorable Cámara exprese su apoyo a la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), al Ministerio de Obras Públicas de la Nación y al Poder Ejecutivo de la Nación en lo concerniente a la extinción de los contratos viales (Proyecto denominado “Red Autopistas y Rutas Seguras – Etapa 1 – Corredores viales A, B, C, E, F y Sur) celebrados bajo la modalidad “PPP” (participación público privada, ley 27.328) en las condiciones más beneficiosas para el interés general.

II. Acerca de los contratos PPP viales

En junio de 2018 la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) emitió la Resolución nº1126 por la cual dispuso las adjudicaciones de la licitación pública del Proyecto denominado “Red de Autopistas y Rutas Seguras. Proyecto PPP Vial – Etapa 1. Ley 27.328. Corredor Vial A, B, C, E, F y Sur”. El proyecto abarca la construcción, remodelación y explotación de rutas y autopistas.

Cada uno de esos contratos PPP viales fue licitado por montos superiores a los 700 millones de dólares. El costo total de los seis contratos adjudicados fue previsto por la DNV en más de 5.300 millones de dólares, aunque su costo financiero total superaría los 9.000 millones de dólares.

La fijación de precios en dólares de esos contratos fue una de las supuestas pautas de “previsibilidad” que brindarían los contratos PPP en cuestión, aparte de la inaplicabilidad —fijada por la propia ley 27.328— de los regímenes de obra pública, de concesión de obra pública, de contratos de la Administración Pública Nacional, de expropiaciones y de responsabilidad del Estado.

III. Complicaciones para el financiamiento de los contratos

En fecha 9/10/2018 expuso el Ministro de Transporte de la Nación, Guillermo Dietrich, ante la Comisión Bicameral de Seguimiento de Contratos de Participación Público-Privada del Congreso de la Nación. En esa ocasión el entonces Ministro Dietrich expresó:

“Todo indica que el financiamiento se va a colocar en momentos en que el riesgo país tenga conveniencia, de forma tal que esa brecha puede ser nula, puede ser positiva o puede ser menor a la actual, pero es algo que iremos viendo a medida que se vayan haciendo las primeras colocaciones. Claramente, en el entorno de riesgo país en el que estuvimos semanas anteriores no hay una colocación posible, por lo tanto, hacer un número ahí es hacer fantasía porque en ese entorno, el mercado no financia estas colocaciones. Pero sí hemos dado un plazo suficiente previendo que siempre puede haber un acontecimiento, de forma tal que hay tiempo más que suficiente para esta colocación”.

En ese momento el riesgo país ascendía a 669 puntos y, según el Sr. Dietrich, con ese número el financiamiento para los PPP viales no sería posible. Después, el riesgo país aumentó.

Asimismo, estos contratos fueron indirectamente afectados - también en 2018, e incluso antes de esa reunión- por el caso de las “fotocopias de los cuadernos” o “cuadernos”. Ello se debe a que varios de los directivos de empresas adjudicadas quedaron implicados en aquella causa judicial. Esto debió concretar -de acuerdo a los contratos PPP suscriptos- la extinción de los contratos por vulnerarse pautas de ética y anticorrupción. Sin embargo, la afectación se basó en que - supuestamente- muchas empresas habrían sumado dificultades al acceso al financiamiento, puesto que las entidades bancarias y financieras habrían preferido evitar vínculos con esos contratistas acusados de cometer hechos de corrupción.

De todas maneras, esos fueron trascendidos. Como también por esas épocas trascendió que el Estado Nacional rescataría el financiamiento de los contratos de PPP a través de la creación de un fideicomiso en el que habría aportes del Banco Nación. Esto fue tan escandaloso que el periodista Hugo Alconada Mon publicó el 29/8/2018 en Twitter: *“De los PPP a los PPPPP (Plata pública protege a privados prebendarios): ante el impacto de los “cuadernos de la corrupción, el Gobierno lanza un fideicomiso para blindar los proyectos de obra pública y a empresas que admitieron pagos ilegales”*.

Entonces se puede advertir que la situación de los contratos PPP viales ya era muy compleja para octubre de 2018, es decir cuando el Sr. Dietrich expuso ante la Comisión Bicameral y cuando el riesgo país no llegaba a 700 puntos.

IV. Costos de los contratos PPP viales – La causa “GIOJA, JOSE LUIS C/ EN-DNV S/AMPARO LEY 16.986”

Por otra parte, siempre existieron dudas acerca de los efectivos costos de estos contratos PPP viales. Muchas dudas se manifestaron en aquella reunión de la Comisión Bicameral de octubre de 2018.

Asimismo, en 2018 el Diputado José Luis Gioja promovió un pedido de información a la DNV solicitando los costos desagregados por cada rubro de cada uno de los seis contratos. La DNV nunca puso la información a disposición. Por lo que se interpuso una acción por denegatoria de acceso a la información en el fuero contencioso administrativo federal.

La causa judicial tramitó en el expediente nº5171/2019 con la carátula “GIOJA, JOSE LUIS C/ EN-DNV S/AMPARO LEY 16.986”. A fines de 2019 la Cámara en lo Contencioso Administrativo Federal admitió la acción y ordenó a la DNV que provea en diez días toda documentación de la cual puedan extraerse los datos vinculados a la información solicitada sobre el detalle de costo de cada ítem de los contratos PPP adjudicados.

La DNV entregó tres discos con casi 500 documentos. De la información provista por la DNV solo surge que se realizó una licitación en la que solo se consideraron los montos globales de cada corredor vial. Existirían elementos para dar con los datos requeridos, por ejemplo los proyectos ejecutivos (que contendrían algún tipo de cómputo métrico) a confeccionar por los contratistas. Pero estos no fueron entregados en sede judicial.

De los antecedentes de las contrataciones PPP viales tampoco surge justificación alguna a la fijación de valores y formas de pago en

dólares estadounidenses. No obstante, el Gobierno anterior hizo todo lo posible por publicitar a los contratos PPP como la panacea para la obra pública. Logró la ley y le introdujo modificaciones por una posterior ley de presupuesto. Llegadas las “turbulencias” de 2018, hasta tuvo que maquillar el estado de situación de estos contratos ante el Fondo Monetario Internacional (FMI), ya que el Gobierno aducía que no supondrían déficit. Pero ante el FMI sí aclaró que implicarían déficit, aunque recién al momento de vencer los títulos con que se pagarían los supuestos avances de obras.

V. Incumplimientos de los contratistas

De todos modos, las obras prácticamente nunca avanzaron. Informalmente se calcula que habrían avanzado solo un 2%. Mientras tanto, corre como obligación de los contratistas obtener el cierre financiero (en rigor, integrar la garantía de cierre financiero) para cada uno de los seis contratos adjudicados. El plazo de cierre financiero vencía en septiembre de 2018 pero fue extendido hasta agosto de 2020. Sucede que el 31 de julio de 2019 la DNV y los contratistas suscribieron respectivas “adendas” a cada contrato por las que plazos para obtener los cierres financieros se extendieron hasta el 31 de agosto de 2020.

Cabe subrayar que conforme a los marcos contractuales PPP viales, en caso de no obtener el contratista el cierre financiero se podrá rescindir el respectivo contrato por su culpa. En esa ocasión, también se podrán ejecutar las garantías que correspondan.

Ahora bien, como se sabe, la situación crediticia en el país no ha mejorado. Ello no produjo ningún cambio de voluntad de parte de los contratistas, quienes, según se informó, han solicitado reajustes por congelamientos de los peajes. E incluso en plena pandemia dos contratistas se presentaron en sede judicial a solicitar que se permita sustituir el cierre financiero por otro tipo de garantía (ver causa “CORREDOR PANAMERICANO I SA C/ EN-DNV S/MEDIDA CAUTELAR (AUTONOMA)”, expediente nº 9851/2020), entre otras pretensiones. Por cierto, estos contratistas han esgrimido que no han podido cumplir con sus obligaciones contractuales por causales imputables al Estado Nacional, lo que sin dudas es un total desacierto. El juez interviniente concedió parcialmente la pretensión cautelar. Ahora la causa se encuentra pendiente de resolución de la Cámara Contencioso Administrativo Federal.

VI. Últimas medidas de la DNV y el Ministerio de Obras Públicas

Sin embargo, la DNV y el Ministerio de Obras Públicas han tomado nota de lo sucedido, ya que ha quedado demostrada la mala fe de los contratistas que iniciaron esas acciones judiciales y que buscan eludir las responsabilidades y riesgos que asumieron voluntariamente.

En los últimos días se conocieron dos notas suscriptas por el Ministro de Obras Públicas, Gabriel Katopodis y por el titular de la DNV, Gustavo Arrieta, en las que se expresó:

- *“Tengo el agrado de dirigirme a usted en respuesta a vuestra Nota NO-2020-43863567-APNDNV#MOP, de fecha 8 de julio de 2020 elevada en el marco de los CONTRATOS PPP de los Corredores Viales “A”, “B”, “C”, “E”, “F” y “Sur” correspondientes al Proyecto denominado “Red de Autopistas y Rutas Seguras PPP- Etapa 1”, celebrados con fecha 31 de julio de 2018 bajo la Ley N° 27.328. A través de la mencionada misiva se ha sometido a consideración de este MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, atento el carácter de AUTORIDAD CONVOCANTE, la necesidad de la DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD, en su carácter de ENTE CONTRATANTE, y en el entendimiento de parte del Gobierno Nacional, de iniciar un proceso de evaluación de las distintas causales de extinción previstas contractualmente, referenciadas en la nota, y mantener reuniones de trabajo con los CONTRATISTAS PPP, con el fin de poner término a los CONTRATOS PPP de conformidad con lo previsto en los mencionados contratos. Sobre el particular, habiendo tomado conocimiento de lo informado en la comunicación citada, se informa que no existen objeciones para la prosecución del trámite” (Nota del Ministerio de Obras Públicas dirigida a la DNV, NO-2020-44992351-APN-MOP, 14/7/2020).*

- *“En virtud de lo expuesto; se remite la presente para que esa Gerencia Ejecutiva de Planeamiento y Concesiones conjuntamente con la Gerencia Ejecutiva de Asuntos*

Jurídicos inicien reuniones de trabajo con los CONTRATISTAS PPP, a los fines de poner término a los CONTRATOS PPP en las condiciones más beneficiosas para el interés general, elaborando una propuesta de extinción de los CONTRATOS PPP y las condiciones aplicables a la misma.” (Nota de la DNV dirigida a Gerencia Ejecutiva de Planeamiento y Concesiones y a la Gerencia Ejecutiva de Asuntos Jurídicos, NO-2020-45296846-APN-DNV#MOP, 15/7/2020).

Sin perjuicio de que el Ministerio de Obras Públicas y la DNV seguramente encauzarán las negociaciones para concluir los contratos PPP de la manera que mejor resguarde el interés general, nos parece oportuno y pertinente expresar el apoyo del Congreso de la Nación respecto a dicho procedimiento de extinción de los contratos. Los contratos PPP viales deben ser finalizados protegiendo el interés público. Lo que se traducirá en que carguen con los costos de su extinción aquellos que asumieron los riesgos y que después incumplieron con sus obligaciones contractuales.

Por los motivos expuestos, solicitamos a nuestros pares la aprobación del presente proyecto de declaración.

Firmantes:

1. Diputado José Luis Gioja – Provincia de San Juan
2. Diputado Juan Carlos Alderete – Provincia de Buenos Aires
3. Diputado Juan Emilio Ameri – Provincia de Salta
4. Diputado Esteban Mateo Bogdanich – Provincia de Santa Fe

5. Diputada Lía Verónica Caliva – Provincia de Salta
6. Diputada Mabel Luisa Caparrós – Provincia de Tierra del Fuego
7. Diputado Sergio Guillermo Casas – Provincia de La Rioja
8. Diputada Mayda Cresto – Provincia de Entre Ríos
9. Diputado Gustavo Ramiro Fernández Patri – Provincia de Formosa
10. Diputada Susana Graciela Landriscini – Provincia de Río Negro
11. Diputado Dante Edgardo López Rodríguez – Provincia de Catamarca
12. Diputada María Carolina Moisés – Provincia de Jujuy
13. Diputado Jorge Antonio Romero – Provincia de Corrientes
14. Diputada María Liliana Schwindt – Provincia de Buenos Aires
15. Diputada Magdalena Sierra – Provincia de Buenos Aires