

CONTESTA VISTA - FORMULA REQUERIMIENTO DE INSTRUCCIÓN.

Señor Juez:

Oscar Ricardo AMIRANTE, Fiscal Federal a cargo de la Fiscalía Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 12, en los autos N° 7.030/2008 caratulados “N.N. s/defraudación contra la administración pública (Dte.: Monner Sans Ricardo/Caficcro Mario)” del registro del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 9 -Secretaria N° 18-, ante

V.Sa. respetuosamente me presento y digo:

Que en legal tiempo y forma vengo a contestar la vista conferida a fs. 1090, punto III), conforme lo previsto por los arts. 180 y 188 del Código Procesal Penal de la Nación. En principio, corresponde efectuar una consideración previa en punto al evento denunciado en estas actuaciones. Al respecto, debo señalar que esta Procuraduría no va a efectuar consideración alguna en punto a la decisión política por parte del Poder Ejecutivo Nacional en tomo al proyecto de obra del Tren de Alta Velocidad (TAVE) en el corredor Buenos Aires, Rosario (Provincia de Santa Fe) y Córdoba (Provincia de Córdoba).

En tal sentido, entiende el suscripto que dicha decisión adoptada por el Poder Ejecutivo Nacional, constituye actos propios que realiza la administración que involucran razones de oportunidad, mérito y conveniencia, que están ajenas a la inspección jurisdiccional, ya que ello importaría arrogarse funciones y/o atribuciones que corresponden únicamente a ese Departamento Estatal. Piénsese tan sólo el escandalo jurídico e institucional que implicaría la intromisión por parte de uno de los Poderes del Estado como es el Judicial en aquellos actos que son propios del Ejecutivo.-

Efectuada esta salvedad corresponde seguidamente analizar el fondo de la cuestión traída a estudio.

1. DATOS PERSONALES DE LOS IMPUTADOS:

Este Representante del Ministerio Público Fiscal entiende que de momento en la presente causa la acción penal no se va a dirigir contra persona alguna, sin perjuicio de que con el avance de la investigación se logre modificar tal circunstancia, y se determinen a los presuntos autores y/o partícipes del caso bajo estudio. -

II. RELACIÓN DE LOS HECHOS:

Que el inicio de estos actuados obedece a la denuncia realizada por el Dr. Ricardo Monner Sans -Presidente Honorario de la Asociación Civil Anticorrupción- y el Sr. Mano Cafiero -Diputado Nacional-, ante la Secretaria General de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Criminal y Correccional Federal, de esta ciudad, ello el pasado 13 de mayo del comente año (ver fs. 1/13/vta.).-

Vale aclarar que el hecho a investigar en estos obrados consiste en las presuntas irregularidades cometidas en el proceso licitatorio por medio del cual mediante el dictado del Decreto N 96/2008 del Poder Ejecutivo Nacional se adjudicó la ejecución de la Obra de Electrificación integral, obra civil, infraestructura de vías, señalamiento y comunicaciones y provisión de material rodante para el servicio ferroviario de Alta Velocidad en el corredor ferroviario BUENOS AIRES - ROSARIO (Provincia de SANTA FE) - CORDOBA (Provincia de CORDOBA) línea de ferrocarril MITRE, al CONSORCIO ALSTOM TRANSPORT SOCIEDAD ANONIMA-ALSTOM TRANSPORTE SOCIEDAD ANONIMA - ALSTON ARGENTINA SOCIEDAD ANONTMA - IECSA SOCIEDAD ANONIMA - GRUPO ISOLUX CORSAN SOCIEDAD ANONIMA Y EMEPA SOCIEDAD ANONIMA (artículo 1 ‘).-

Sentado ello, corresponde señalar que de la denuncia realizada por el Dr. Monner Sans y el Diputado Nacional Mario Cafiero, emerge que desde un principio se engañó a la opinión pública, escondiendo ardidamente el monto real de las obras, al referirlas a un hipotético Valor Actual de ellas, y no su Valor Nominal, que es el que efectivamente costará la obra y será abonado a los contratistas. Y que habría habido un engaño en cálculo del Valor Actual, a los efectos de disminuir ardidamente el monto final del mismo. También, los denunciantes indicaron que se ha incumplido totalmente lo normado en la Ley de Inversiones Públicas y su reglamentación; que la licitación pública habría sido en realidad un acto ficticio, a los fines de disimular lo que en realidad es una adjudicación directa a favor del grupo ALSTON, y que esta adjudicación directa se ve confirmada por el cambio radical en la financiación de la obra por parte del Banco Natixis, totalmente diferente al ofertado originalmente por ALSTON. Además, los aquí denunciantes pusieron de relieve que la estructura de financiamiento aprobada a favor del Banco Natixis, es sumamente ruinosa, por encerrar un desmedido seguro encubierto contra el default; y por ser solo una simulación de un préstamo a 30 años, cuando en realidad su plazo de repago es sustancialmente menor. Agregaron que las actuaciones esconden una privatización de las obras, mediante una adjudicación directa de la concesión de la explotación de ellas a las empresas FERROCENTRAL SA. y TRENES DE BUENOS AIRES S.A., NUEVO CENTRAL ARGENTINO S.A. y I3ELGRANO CARGAS S.A..A su vez, explicaron que los desfavorables antecedentes públicos de la empresa ALSTOM debieron haber motivado un proceso selectivo más pulcro. Todo lo relatado supra a juicio de los aquí presentantes supone de que no sólo haya existido violación de deberes de funcionario público, sino también administración fraudulenta agravada.-

En tal sentido, los denunciantes hicieron saber que el llamado a licitación (Resolución N 324/06 de fecha 8/05/2006, dictada por la Secretaria de Transporte a cargo del Ing. Jaime) fue llevada a cabo violándose la Ley 24.354 -Sistema Nacional de Inversiones Públicas- en sus arts. 2, 3 y 11.-

Que en el art. 2 del citado texto legal se establece la exigencia de un estudio de factibilidad e impacto ambiental -dado que esta obra se encuadra en el punto 8 del anexo 1-; y en el art. 11 que establece la ineludible exigencia del previo “Dictamen de Calificación”.-

Según los presentantes ese Dictamen debió estar a cargo de la Dirección Nacional de Inversión Pública, de la Secretaría de Política Económica del Ministerio de Economía y Producción, siendo que se ha transgredido las exigencias del Decreto 720/95 -art. 7 inc. “c”-, Decreto Reglamentario de la Ley 24.354 y las disposiciones de la Resolución MECON R 175/2004.-

Por tal motivo, la inexistencia de estos informes y dictámenes, previos a la toma de decisión de la adjudicación de la obra, no es sólo una violación meramente formal a la legislación en materia de inversión pública, sino que la falta de estos informes impide un análisis pormenorizado del impacto y los costos para el erario público de la obra -tanto de inversión como de operación-.-

Además, para los denunciantes los elementos concretos de análisis indican que ni siquiera el monto real de la obra ha sido clarificado y surgen enormes dudas sobre su monto final.-

Que esas dudas se agigantan cuando se confronta las cifras del presupuesto oficial de la obra con aquellas publicadas en el libro “Sociedad, Territorios e Infraestructura Horizonte 2016” del Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas del año 2007 (CIMOP). Así, en la quinta parte “Visión estratégica del Transporte en la Argentina 2010-2016”, pág. 201 dice: “Costo Promedio de ramal de tren de Alta

Velocidad: U\$S 19 millones - 14 millones Euros por Kilómetro...”. En base a estas cifras del CIMOP, un organismo oficial interprovincial, los denunciantes consideraran que el costo del tren bala rondaría los 13.490 millones de dólares en el caso de la alternativa Buenos Aires-Rosario-Córdoba todo en tramo de Alta Velocidad Sin embargo, el Presupuesto Oficial supuestamente era de U\$S 1.350 millones de dólares, es decir, una cifra menor.

Por otro lado, la respuesta brindada por los futuros contratistas consiste en que el monto de U\$S 1.350 millones de dólares es a Valor Actual de las obras. Pero esto para los aquí presentantes es una gravísima anomalía, porque ningún presupuesto de gastos y recursos se hace a Valor Actual, sino a Valor Nominal, es decir, lo que efectivamente va a pagar el Estado y lo que va a recibir el contratista. El Valor Actual es un método de análisis basado en retraer los valores futuros de egresos e ingresos a un valor presente, mediante descontarle el rendimiento o interés que esos dineros devengarían desde el presente, hasta el momento de su efectivo desembolso. Que se trata en consecuencia de un método idóneo para hacer una comparación de ofertas, pero en manera alguna para estimar o presupuestar el verdadero costo a pagar por las obras, es decir, costo que parece haber sido escatimado a toda costa tanto por los representantes del Estado argentino como de las empresas integrantes del grupo “Veloxia”, liderado por Alstom. Además, a criterio de los denunciantes conforme surge de la circular aclaratoria n 3 del pliego de licitación, donde se fijan las bases económico financieras para el cálculo del Valor Actual, este valor habría sido deliberadamente disminuido a los efectos de convencer a la opinión pública de lo módico y potable de la operación. En dicha circular se establece como parámetros para el cálculo un euro decreciente frente al dólar, que pasa de U\$S 1,35 a menos de U\$S 1,20 a largo de treinta años, pese que su paridad actual es de 1,60 dólares por euro. Un tipo de cambio que partiendo de \$3,12 por dólar, crece un 25% cada año. Un costo financiero promedio del 5,2% anual. Y como contrapartida una tasa descuento del 12% anual.-

Para los denunciantes aquí estaría la estafa en el cálculo, que permitió anunciar que la obra tendría un monto de U\$S 1.300 millones a Valor Actual, el cual se habría logrado mediante inflacionar los pesos con una tasa 2,5% anual, y con un costo financiero del 5,2% anual, o sea en total un 7,7 % anual, con un euro decreciente; pero deflactando a la par esos valores a lo largo de treinta años, con una tasa enteramente distinta, del 12% anual, que incide geométricamente en los resultados del cálculo.-

En otro orden de ideas, agregaron los presentantes en estos obrados que el Pliego de Bases y Condiciones también encierra una adjudicación directa de la concesión de la explotación de la obra, al expresar que sus concesionarios prestadores u operadores serán las empresas FERROCENTRAL S A. y TRENES BUENOS AIRES S.A., NUEVO CENTRAL S.A. y BELORANO CARGAS SA., siendo que estas empresas son actualmente las concesionarias que prestan servicios ferroviarios en nuestro país, en base a ingentes subsidios otorgados por el Estado; siendo la integrante del grupo “Veloxia”, EMEPA, una de las firmas que recibe subsidios. También, los denunciantes hacen saber de la existencia de un informe de la Academia Nacional de Ingeniería que ha puesto en conocimiento de las autoridades de nuestro país un cúmulo de circunstancias “armónicamente” preocupantes.-

De modo que la inexistencia de informes técnicos previos fue la antesala de un proceso licitatorio teñido de sospechas, ya que en definitiva a la postre no hubo efectivamente un proceso de selección de ofertas competitivas. Es decir, dos de las tres empresas precalificadas por haber cumplido con el Sobre N°1 del llamado a licitación, desistieron de las posteriores presentaciones técnicas y económicas, aduciendo la ausencia de información para definir el costo de las obras civiles, y el escaso tiempo otorgado para

desarrollar una oferta tan compleja. Que las tres empresas precalificadas para la obra del Tren de Alta Velocidad por Resolución N 644 de fecha 22/08/2006 de la Secretaría de Transporte fueron:

- a). Obrascom Huarte Lain Sociedad Anónima - Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles Sociedad Anónima y José J. Chediak Sociedad Anónima, Endustnal, Comercial y Agropecuaria - Unión Transitoria de Empresas (en formación).
- b) Consorcio Alstom Transport Sociedad Anónima – Alstom Transporte Sociedad Anónima - Alstom Argentina Sociedad Anónima – Iecsa Sociedad Anónima - Grupo Isolux Corsan Sociedad Anónima y Emepa Sociedad Anónima.
- c). Siemens A.G. - Siemens Sociedad Anónima - Electroingeniera Sociedad Anónima - Confer Sociedad Anónima.

Pues bien, de las tres empresas interesadas cuya presentación determinó el inicio del procedimiento de Licitación Pública en tres tramos (precalificación, oferta técnica y oferta económica), sólo una quedó en camino, y así el consorcio Alstom (grupo “Veloxia”) pudo quedarse con la obra, sin que en la práctica haya existido una compulsa o comparación de precios en un régimen de competencia. Este carácter de oferta única hubiese sido suficiente motivo para cualquier administrador prudente del erario público, para declarar a la licitación desierta. Pero para los denunciantes surge la fundada sospecha que desde la Secretaria de Transporte se habria generado el simulacro de un licitación pública que nunca se llegó a materializar, con la participación de empresas que simulaban interés en participar, pero que finalmente dejaron el camino libre al “caballo del comisario” que contaba con la totalidad de los requisitos contenidos en el pliego. Por tal razón, los denunciantes consideran necesario que la justicia investigue los últimos traspasos accionarios que han efectuado las socias argentinas de Alstom, Iecsa y Emepa. Es decir, en la primera los Macri se desprendieron de sus acciones, y las transfirieron a sus primos Calcaterra, pero existen versiones que hablan que una parte de el las habrían ido a parar a las manos del empresario Lázaro Baez, del entono íntimo de la actual familia gobernante. Por su parte, Emepa es una de las principales empresas que recibe subsidios de la Secretaría de Transporte para la reparación de material ferroviario. En otro sentido, los denunciantes explicaron que hubo un absurdo cambio de la propuesta de financiamiento. Así, una de las características singulares de esta licitación era que los oferentes deberían comprometer un financiamiento no inferior al 50% del monto total de la obra. El pliego obligaba a los oferentes a precisar las fuentes de financiamiento propias y de terceros, determinando que al momento de la presentación de la oferta se acompañara las cartas de compromiso que formalizarán y garantizaran el financiamiento propuesto.

Que el 12/07/2007 se suscribió un acuerdo entre la Secretaría de Transporte y el oferente Alstom Transport Sociedad Anónima – Alstom Transporte Sociedad Anónima - Alstom Argentina Sociedad Anónima – Iecsa Sociedad Anónima - Grupo Isolux Corsari Sociedad Anónima y Emepa Sociedad Anónima (grupo “Veloxia”), que como parte de la estructura de financiación exigida por el pliego, vinculaba al Banco Societe Generale con ella.

El pasado 17/08/2007, la entidad bancaria referida presentó la descripción de la estructura financiera, en función de los mercados financieros y las condiciones del país, y en consecuencia el Grupo “Veloxia” propuso el financiamiento del 80 % para la parte electromecánica otorgada por el citado banco con una tasa del 5,2% anual y 16 años de plazo. Posteriormente, tomando intervención mediante la Nota SF N236/OY dcí 30/08/2007, la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía y Producción, determinó los requisitos a cumplimentar para que se aprobara el acuerdo de financiamiento previo a la suscripción del contrato para la ejecución de la obra.-

Sin embargo, la estructura de financiamiento se formalizó con un cambio significativo de actores, vale decir, se produjo la salida del banco comprometido originalmente, e ingresó el Banco Natixis, aprobándose la propuesta financiera de este por Resolución N 178/08 del Ministerio de Economía y Producción de fecha 26/03/2008.-

Que conforme los anexos aprobados por la Resolución 178/08, los bonos se colocan al 75 % de su valor. Y son en realidad a 10 años, al cabo de los cuales, a partir del séptimo al décimo año, se debe haber pagado un 384% de su valor nominal, a razón de un 9,6% anual. Sin embargo, deben pagarse intereses por siete años más, para poder ejercer la opción de rescate anticipado del saldo del capital, que tiene vencimiento a 30 años, por el 61,6% restante, para lo cual deberá pagarse el 1% de este monto.

Por tal razón, la tasa efectiva (TIR) trepa arriba del 16% anual en todos los casos, llegando a casi el 18 % en un caso de un evento de default. Por su parte, la tasa de interés durante esos primeros 17 años es hiperflotante. En efecto, surge de la suma de la Libor, más la CDS (Credit Default Swaps, tasa de riesgo de default), más una tasa que depende de la situación de liquides interna del Banco Natixis; atando así a la Nación Argentina sus destinos a los de esta entidad bancaria. El hecho de abonarse estas tasas en las que se incluye el seguro contra default., más el hecho ante el caso de un evento de default, de pagar un 160% .más del capital abonado hasta el décimo año, hace que el préstamo encierre en forma estafatoria un doble seguro contra el default. Así, efectuada la presentación por el licitante, le ésta vedado a éste cambiar su propuesta porque ello va en desmedro de los demás postulantes, salvo que reporte significativas mejoras para su cocontratante, esto es, el Estado. De modo que, la igualdad entre licitantes no sólo es requisito constitucional derivado del principio de igualdad ante la ley, sino que es garantía republicana en favor de los usuarios de aquello que va a ser licitado.

De esta forma, para los denunciantes se han violado las norma conducentes de la licitación pública, ya que el cambio total de las condicione financieras con la deserción del Banco Societe Generale y la aparición & Natixis, convertiría directamente a la contratación en una adjudicación directa toda vez que nada tiene que ver esta financiación con la presentada en la oferta.

Tambien, en la denuncia se hace mención de los desfavorables antecedentes internacionales del grupo Alstom, lo cual es puesto de relieve nuevamente por el denunciante Monner Sans en la presentación que luce a fs. 1075/1078.-

Resta agregar que en el escrito de fs. 1075/1078 el Dr. Monner Sans (denunciante en autos) hace saber a V.Sa. sobre la Resolución N 514/2008 de la Secretaría de Transporte, de fecha 23/07/2008 por medio de la cual se aprueban los Pliegos de Condiciones Particulares y Especificaciones Técnicas correspondiente al llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional con Financiamiento para la contratación de la obra integral de infraestructura de vías, obra civil, señalamiento, comunicaciones y provisión de material rodante, para la puesta en funcionamiento de un tren de alta prestación, en el corredor Buenos Aires- Mendoza, correspondiente a la Línea del Ferrocarril General San Martín (art. 1°) -ver copias de fs. 1071/1072.-

En otro orden de ideas, vale remarcar que las denuncias formuladas ante la Fiscalía Nacional de Investigaciones Administrativas (FNIA) por el Diputado Nacional Claudio Raúl Lozano y la Sra. Susana Andrada -Presidenta del Centro de Educación del Consumidor- el pasado 17 de marzo del corriente año (ver copias lucientes a fs. 230/233), como así también, aquella formulada el pasado 30 de abril del año en curso por los Diputados Nacionales Adrián Pérez, Lisa Siria Quiroz, Juan Carlos Moran, Femando Iglesias, Femando Sánchez, Griselda l3aldata y Patricia Bullrich (vease fs. 7771780); también y al igual que los denunciantes en estas actuaciones, cuestionan el

proceso de licitación y posterior adjudicación sobre la ejecución de la Obra de Electrificación integral, obra civil, infraestructura de vías, señalamiento y comunicaciones y provisión de material rodante para el servicio ferroviario de Alta Velocidad en el corredor ferroviario BUENOS AIRES - ROSARIO (Provincia de SANTA FE) - CORDOBA (Provincia de CORDOBA) línea de ferrocarril MITRE, al CONSORCIO ALSTOM TRANSPORT SOCIEDAD ANONIMA - ALSTOM TRANSPORTE SOCIEDAD ANONIMA - ALSTON ARGENTINA SOCIEDAD ANONIMA - LECSA SOCIEDAD ANONIMA - GRUPO ISOLUX CORSALN SOCIEDAD ANONTMA Y EMEPA SOCIEDAD ANONIMA. -

Por último, queda por agregar que la Oficina Anticorrupción -fs. 56- la Auditoría General de la Nación (A.G.N.) -fs. 76-, y la Sindicatura General de la Nación (SIGEN) -fs. 71-, informaron no registrar antecedentes sobre la maniobra denunciada en estos actuados.

III. DILIGENCIAS:

Por considerarlas útiles y pertinentes en esta etapa de la instrucción solicito a VSa. la producción de las siguientes medidas probatorias:

1). Habida cuenta que la maniobra denunciada en estas actuaciones sumamente compleja y contiene aristas técnicas desde el punto de vista económico, financiero, comercial, bancario, operativo, de solvencia, de observancia de normas administrativas; esta Procuraduría considera pertinente la intervención de un organismo de suma especialización que pueda tener un criterio unívoco acerca del evento denunciado en estos obrados.

- En tal sentido, considero pertinente solicitar a V.Sa. que sea la Auditoría General de la Nación (A.G.N.) quien deba llevar a cabo una auditoría sobre la génesis del proceso licitatorio y la posterior adjudicación mediante Decreto (PE.N.) 96/2008 de la ejecución de la Obra de Electrificación integral obra civil, infraestructura de vías, señalamiento y comunicaciones y provisión de material rodante para el servicio ferroviario de Alta Velocidad en el corredor ferroviario BUENOS AIRES - ROSARIO (Provincia de SANTA FE) CORDOBA (Provincia de CORDOBA) línea de ferrocarril MITRE, a CONSORCIO ALSTOM TRANSPORT SOCIEDAD ANONIMA – ALSTOM TRANSPORTE SOCIEDAD ANONIMA - ALSTON ARGENTINA SOCIEDAD ANONIMA - IECSA SOCIEDAD ANONIMA - GRUPO ISOLUX CORSAN SOCIEDAD ANONIMA Y EMEPA SOCIEDAD ANONIMA. Asimismo, para la realización de la auditoría se deberán tener en cuenta aquellas cuestiones del proceso licitatorio que fueron observadas por los denunciantes en estas actuaciones (ver fs. 1/13/vta.), como así también, en las denuncias efectuadas por los Diputados Nacionales citados supra ante la Fiscalía Nacional de Investigaciones Administrativas (ver rs. 230/233 y 777/780).- Vale decir, que en base a lo que resulte de la auditoría que deben llevar a cabo la A.G.N. no se descarta con el devenir de la pesquisa la producción de otras medidas para esclarecer los hechos denunciados en estos actuados,

2). Toda otra medida que V.Sa. estime corresponder.

IV. PETITORIO:

a). Se tenga por impulsada la pertinente acción penal y por formulado el presente requerimiento de instrucción en legal tiempo y forma.

b). Se proceda de conformidad con lo normado por el art. 193 y siguientes del C.P.P.N. y se haga lugar a las medidas sugeridas por este Ministerio público de la Nación en el apartado precedente. -

Fiscalía Federal N° 12, 8 de septiembre de 2008.-

Despacho N° 15.141 mc