



### PROYECTO DE COMUNICACIÓN

La Cámara de Diputados de la Provincia vería con agrado que el Poder Ejecutivo, por intermedio del organismo que corresponda, realice gestiones en relación con a la obra vial de transformación en autovía de la RN 19 en el tramo comprendido entre la RN 11 y el límite interprovincial con la provincia de Córdoba, la cual ha sido ejecutada y abonada por la Provincia de Santa Fe siendo que -como es sabido- se trata de un obra de jurisdicción nacional . En particular se solicita lo siguiente:

- a) Dar continuidad a las tratativas con el Gobierno Nacional para la devolución de lo abonado por la Provincia de Santa Fe en la realización de la obra de referencia;
- b) Evaluar la alternativa oportunamente comprometida de compensar dicha deuda con la ejecución de un nuevo puente sobre el rio Salado entre las ciudades de Santa Fe y Santo Tome;
- c) De no concretarse ningun acuerdo interponer formal reclamo contra el Estado Nacional para el reconocimiento y consiguiente devolución de lo abonado por la Provincia de Santa Fe.

*Quisía*  
JOSÉ LEÓN GARIBAY  
Diputado Provincial



## FUNDAMENTOS

Señor presidente:

En el mes de mayo de 2017, con la aprobación del acta de recepción definitiva final del tramo de la Ruta Nacional 19 (RN 19), entre la RN 11 y RP 6, se terminó de cerrar el expediente abierto hace más de 10 años, cuando la provincia de Santa Fe se hizo cargo de llevar adelante la importante obra vial de jurisdicción nacional: el tramo santafesino de la RN 19, lo cual generó una deuda del gobierno nacional a favor de la provincia de Santa Fe.

La transformación en autovía de la RN 19 en el tramo comprendido entre la RN 11 y el límite interprovincial con la provincia de Córdoba (el tramo cordobés debía ejecutarse concomitantemente por el gobierno nacional), consistió en una obra de dos calzadas con dos carriles cada una, con control parcial de accesos y un cantero central, utilizando como calzada O-E el camino existente y ejecutando una segunda calzada E-O nueva. En un futuro se transformaría la autovía en autopista con control total de accesos, instancia que será determinada por un crecimiento del Tránsito Medio Anual (TMDA) que lo justifique. El proyecto estuvo diseñado dividiendo la traza en cinco tramos (lotes) conforme a características locales comunes y longitudes similares, tomando como base los estudios de ingeniería y evaluación económica y socio-ambiental. La duplicación propuesta, más la rehabilitación del tramo existente, permitiría agilizar el tránsito con una velocidad directriz mayor, mejorando la seguridad con la rectificación de curvas riesgosas y la ejecución de pasos sobre nivel en los lugares críticos.

Ahora bien, es preciso recordar que el proceso de realización de la obra comienza en agosto del 2001, cuando entre la República Argentina y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) o Banco Mundial (BM), se acuerda un préstamo por 330 millones de dólares destinados a la Reforma del Estado Provincial en Santa Fe. El correspondiente Convenio Subsidiario de préstamo se aprueba por el decreto provincial 2400/01 y se



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

haría efectivo en tres tramos (U\$S153,3 millones en Setiembre de 2001; U\$S 50 millones en marzo de 2003 y, por último, U\$S 126,7 millones), desembolsables luego de cumplir con determinadas condicionalidades (ver Medidas provinciales en los Apéndices 3 y 4), referidas a la administración financiera y a los sectores salud y educación provinciales.

La más llamativa de las condiciones, es la que establece que el gobierno provincial debía invitar a la adquisición de las acciones clase A y clase B de Energía de Santa Fe S.A. (sic), de conformidad al Marco Regulatorio eléctrico y transferencia energética provincial (ley 11727/99), la cual debía ser cumplida, entre otras, para liberar el tercer tramo del préstamo. Por su incumplimiento, los 126,7 millones de dólares del tercer tramo no fueron desembolsados.

El gobernador de entonces, Ing. Jorge Obeid, gestionó ante la Jefatura de Gabinete nacional el cambio de destino. Entre noviembre de 2005 y noviembre de 2006, se firman con la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) el Convenio Básico y los complementarios 1 y 2, con el objeto de concretar el proyecto y obra de transformación en autovía de la Ruta nacional 19 (RN 19) en el tramo de la ruta nacional 11 (Santa Fe) a la ruta nacional 158 (Córdoba), en el marco de la integración regional y la importancia del corredor bioceánico del que forma parte la RN 19. Para su financiamiento, la provincia gestiona, entonces, la reasignación del préstamo del Banco Mundial. Por ley 12653/06 se aprueban los convenios con la DNV y se autoriza a aplicar, con destino al financiamiento de la obra, el saldo no desembolsado en moneda de origen del préstamo BIRF 4634 AR aprobado por decreto 2400/01.

En junio de 2007, la Provincia y el BIRF firman el Convenio de Préstamo BIRF 7429 AR, Programa de Infraestructura Vial-Santa Fe, por 126,7 millones de dólares, con último desembolso en octubre de 2012.

Posteriormente, se gestionó el acto administrativo mediante el cual se adjudica la obra por lotes a las empresas correspondientes y se celebraron



los respectivos contratos de Obra Pública, firmados con las empresas adjudicatarias de cada uno de los lotes el 21 de abril de 2008.

La Provincia tomó a su cargo la licitación, contratación, inspección y pago de los certificados de obra y los costos adicionales resultantes de la liberación de la traza, indemnizaciones por expropiación y gestiones por reasentamientos involuntarios de la población afectada, incluyendo los costos derivados de la mitigación socio-ambiental del impacto de la ejecución de la obra, dentro del tramo de Autovía comprendido en su territorio, tal como se lo expresa en el art. 4 del Convenio con la DNV del 2005. Más aun, en el art. 4 del Convenio complementario 2 del 2006, se establece que "los dominios de los inmuebles afectados por la liberación de la traza de esta obra que sean adquiridos por la provincia, se inscribirán a favor del estado nacional argentino (DNV)".

Los trabajos dieron comienzo entre abril (lote 1) y mayo del 2008 (lotes 2, 3, 4 y 5) y fueron habilitados al tránsito vehicular entre abril (lotes 4 y 5), octubre (lotes 2 y 3) y noviembre del 2011 (lote 1). En la construcción se debieron superar las contingencias propias de un proyecto vial y algunas obras imprevistas, como la relocalización de la Escuela nº 1303 y medidas adicionales de seguridad vial en la escuela nº 334, así como superar el largo trámite del Panel de Inspección del Banco Mundial para resolver los reclamos de algunos propietarios de campos linderos, por un eventual anegamiento de los mismos.

Con excepción del Lote 1 que tuvo sucesivas modificaciones en el proyecto ejecutivo de la obra, específicamente en los kilómetros del 0,00 al 2,450 (viales, pluviales y eléctricas) y, por ello, un aumento de aproximadamente 20 millones de pesos sobre el monto contractual, el resto de los lotes tuvieron montos de ejecución por debajo de los valores contractuales en casi una media de 2%, siendo la certificación total (básico más redeterminación) de 725,3 millones de pesos.

Es preciso llegado a este punto recordar el art. 9 del Convenio básico oportunamente firmado con la DNV en noviembre de 2005, el cual dice que



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

"las partes acordarán por un Convenio complementario el reconocimiento de las inversiones que cada una efectivamente realice, comprometiéndose al reintegro de los montos abonados de acuerdo a la Jurisdicción de la obra".

Básicamente, la gestión administrativa y financiera de esta obra estuvo a cargo del Ministerio de Economía, a través de su Subsecretaría de Proyectos de Inversión (SAF 14 - Infraestructura Vial Santa Fe, Ley 12.653) -tal como lo solicitara el BIRF- y de la Dirección Provincial de Vialidad, abarcando el período que va desde el año 2008 hasta la actualidad.

La atención presupuestaria de la obra se estructuró de la siguiente manera: por un lado, el Ministerio de Economía atendió el costo de construcción de la obra, con la particularidad que el gasto que debía ejecutarse como Construcciones fue imputado a una partida de Préstamos a Largo Plazo, a fin de reflejar la deuda que Nación asume ante la Provincia. Así, el total ejecutado se contabilizó en una cuenta a cobrar denominada "Deuda Nación Ruta 19" que forma parte del Activo de la Administración Central. Se hizo frente, además, a otras erogaciones que, si bien no fueron activados como una cuenta a cobrar, forman parte del costo de la obra por distintos conceptos. Todo ello suma, desde el año 2008 hasta el 2017, en moneda corriente, 757.145.305,07 pesos.

Por otro lado, la Dirección Provincial de Vialidad (DPV) tuvo a su cargo los gastos de expropiación de propiedades y de la contratación de servicios de ingeniería y de evaluación económica y de impacto socio-ambiental por un monto total, en moneda corriente, de 26.308.711,32 pesos, erogados entre el 2006 y el 2017, todos los cuales forman parte del costo de la transformación en la autovía de la RN 19. Los resultados del Programa de expropiaciones y reasentamientos fueron la afectación de 246 parcelas, de las cuales 208 fueron expropiadas mediante convenios de avenimiento, 33 se tramitaron por vía judicial, 2 eran terrenos fiscales y 3 no fueron finalmente expropiadas. La provincia erogó por las hectáreas expropiadas, a través de la DPV, la suma de 21.472.679,28 pesos, formada por los pagos



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

desde 2007 hasta 2014. Y, por los trabajos de consultoría, se erogaron 4.836.032,04 pesos entre el 2006 al 2009.

Más aun, se atendieron 17 casos de familias en condiciones socioeconómicas vulnerables, se pavimentó el acceso a la Escuela Agrotécnica nº 299 de Sa Pereira y se efectuó el corrimiento de los alambrados de los terrenos afectados, gastos todos que deben ser computados en el costo de construcción de la RN 19.

En el informe que la Unidad de Gestión realizara sobre los estados económicos y financieros del Programa de Infraestructura Vial-Santa Fe, Préstamo BIRF Nro. 7429-AR, a junio de 2017, presenta, un cuadro resumen de las erogaciones de la provincia de Santa Fe y el total de la deuda del gobierno nacional al mes de junio de 2017, con base en los datos brindados por la auditoría externa al 31 de octubre de 2012. Señala al respecto que la provincia ha erogado con recursos propios, un monto de 119.017.161,57 dólares equivalente al 67% del total del Proyecto financiado, correspondiendo, en concepto de Contrapartida para la ejecución de la obra (44.739.717,32 dólares), por amortización del capital (69.517.568,75 dólares, el 55% del mismo), por intereses pagados (4.759.875,50 dólares) y por comisión de compromiso (359.912,78 dólares).

A todo ello hay que adicionarle, indica, los montos de las expropiaciones e inmuebles y los gastos por la relocalización de hogares; también la relocalización y construcción de la nueva escuela nro. 1303 (su costo a valor de contrato de diciembre de 2008 fue de 1.323.000,00 pesos). Más aun, los valores mencionados no incluyen los costos de los cuadros de inspección de dos lotes realizados por la DPV, tampoco los costos de la supervisión de la totalidad de la obra y los de la administración financiera y contable realizados por el Ministerio de Economía de la provincia.

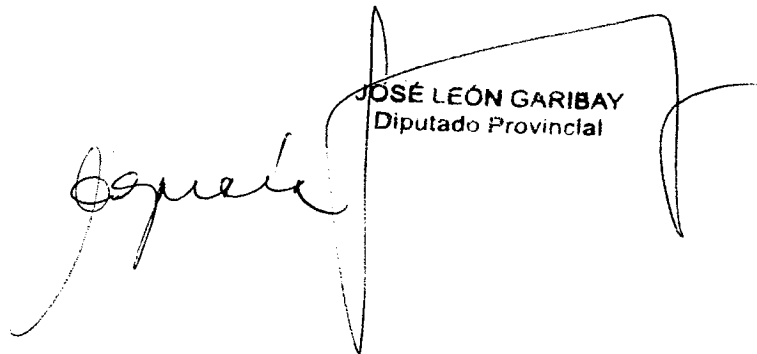
La deuda del gobierno nacional es, entonces, mayor a los 178.932.543,60 dólares que incluyen el monto total del financiamiento BIRF (126.700.000



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

dólares), el monto total de la contrapartida provincial (44.739.717,32 dólares), el monto de los intereses pagados (4.759.875,50 dólares) y la comisión de compromiso (359.912,78 dólares). A la provincia le queda por pagar todavía la amortización del préstamo y los intereses proyectados hasta el 15 de octubre de 2021.

Por todo lo expuesto es que se solicita el presente informe sobre el particular.

  
JOSÉ LEÓN GARIBAY  
Diputado Provincial