

TBA y el Grupo Cirigliano

La quintaesencia del empresario argentino

Preinforme | Primera Parte

Contenidos

- I. Todo es Historia: Análisis de la matriz
- II. Los amigos del Poder Político: El caso LUA Seguros S.A.
- III. Desinversión, imprevisión y accidentes: Su consecuencia en vidas
- IV. Capitalismo a la argentina: Vivir del subsidio
- V. Y ahora: Southern Winds: Negocios viables, para los amigos
- VI. Ojos bien cerrados: La responsabilidad de los funcionarios

Elaboración

Diputado ARI Sebastián Cinquerrui y Asesores.

I. Todo es Historia

El Grupo Cirigliano es un grupo empresario con fuertes vinculaciones con el poder político, que en una década creció de manera significativa, aumentando su patrimonio y el tamaño e importancia de sus negocios. Éste grupo económico, que a comienzo de los años 90' solo poseía dos líneas de colectivos urbanas, la líneas 61 y la 62, crece considerablemente durante la pasada década diversificándose y expandiendo sus negocios en varias áreas: transportes (Grupo Plaza), concesiones públicas (TBA, Trenes de Buenos Aires), seguros (Lua La porteña), construcción de material ferroviario (Emfersa), construcción de carrocerías de buses (Tatsa), incluso incursiona participando en concesiones públicas en el exterior (Opportrans, Metro de Río de Janeiro). Hoy este grupo sigue creciendo y se atreve a nuevos negocios, puntualmente el aerocomercial, a través de la adquisición de la aerolínea Southern Winds. Pero este grupo manifiesta una particular contradicción, ya que si bien posee y dirige un importante número de empresas y compañías que lo nutren con una importante facturación, el nivel de inversión y mantenimiento en la concesión de TBA, así como la calidad del servicio prestado, es muy deficitaria, a pesar de los importantes beneficios económicos recibidos en materia de subsidios estatales concedidos tanto a TBA como al Grupo Plaza. Dados los reiterados incumplimientos en materia de inversiones y mantenimiento, detectados por la Auditoría General de la Nación, este grupo empresario no parece ser el mas indicado para desarrollar un emprendimiento del tipo aerocomercial dados los requerimientos propios de este sector en materia de responsabilidad, seguridad, mantenimiento e inversión, todos elementos que son materia pendiente en la operatoria empresaria de este grupo.

La matriz operatoria de este grupo empresario fue utilizar su influencia política para recibir prebendas, en el caso que nos ocupa, la concesión de las líneas ferroviarias Mitre y Sarmiento (hoy TBA) y bajo el amparo cómplice del poder político actuante, quien pese a las denuncias de irregularidades formuladas por parte de los órganos de control nada hizo y dejó hacer, utilizar una importante parte de los fondos generados por el gerenciamiento de esta empresa (ya sea por la vía de las utilidades obtenidas o por los subsidios estatales otorgados), extraer parte de esos fondos (que por contrato debían ser utilizados en el mantenimiento y mejoramiento del servicio) para redirigirlos y trasladarlos a negocios propios del grupo, ya sea ampliando el tamaño y estructura de las propias empresas o expandiéndose a nuevas áreas. Es decir, se hicieron negocios propios con dinero proveniente del estado destinado originariamente a financiar la operatoria del servicio ferroviario concesionado. Al proceder de esta forma se actuaba en perjuicio de los intereses del estado y en detrimento de la calidad del servicio prestado a los usuarios, ya que en virtud al reducido flujo de fondos disponibles para ser invertidos en la concesión, los servicios de ésta se vieron reducidos a un nivel de operatividad mínima. En el mejor de los casos cumpliendo solo con lo exigido por contrato, sin intenciones de ampliación de los servicios, ya sea en la cantidad de formaciones por banda horaria, en la calidad del servicio ofrecido, en el nivel de confort, en el nivel de seguridad o en la garantía de operatividad. Esta modalidad de gerenciamiento conspira contra la posibilidad real de mantener en el tiempo este tipo de gestión, extractiva, sin que el normal funcionamiento del servicio se vea seriamente perjudicado. Esta modalidad de gerenciamiento solo es posible mediante el constante aporte de capital por parte del estado a través de los subsidios al transporte y a una

actitud cómplice por parte de los funcionarios del área y de los responsables máximos en el poder político.

Las conclusiones de los informes realizados por la Auditoría General de la Nación¹ son tan contundentes, que por sí mismos deberían haber tenido como consecuencia lógica la automática rescisión del contrato con TBA. Y si a esto le sumamos las continuas quejas y demandas realizadas por parte de los pasajeros, quienes desde hace muchos años son sometidos diariamente a condiciones de viaje ignominiosas, no se explica la inacción por parte del gobierno. Los hechos son de por sí tan evidentes que deberían forzar al poder político a tomar de una decisión definitiva.

Pero la actitud depredatoria de los recursos del estado no solo se limita a los subsidios, de los que el Grupo Cirigliano se nutre, otras veces se torna más directa, como en el caso de las denuncias por venta ilegal de material ferroviario. Estas denuncias contra TBA fueron formuladas por varias de las asociaciones gremiales de trabajadores ferroviarios, quienes revelaban que tanto TBA como otras empresas de ferrocarriles privatizadas, con la anuencia y silencio del E.N.A.B.I.E.F (Empresa Nacional de Bienes Ferroviarios, en la actualidad bajo la órbita del O.N.A.B.E (Organismo Nacional de Bienes del Estado), se apropiaron y vendieron maquinaria, tornos, raíles, boguies, durmientes, metales, material de rezago vario, herramientas y hasta vagones completos, materiales que fueron apropiados y sustraídos de los talleres y depósitos ferroviarios, como el instalado en la localidad de Victoria. Estos actos constituyen un delito ya que la empresa concesionaria no posee ningún tipo de derechos sobre el material entregado en custodia, todos esos bienes no pertenecían a la empresa sino que eran bienes patrimonio del estado, siendo su venta una apropiación indebida. Se transcribe a continuación un extracto de la denuncia pública formulada por el señor Américo Victoria²:

“En el caso de T.B.A. Trenes de Buenos Aires concesionario del ramal Mitre, ellos, en los primeros días, sacaron de los talleres Victoria varios tornos de primera línea, los cuales hoy no figuran en la empresa, y ni hablemos del levantamiento de vías, por lo cual T.B.A tiene una denuncia por robo de rieles. La empresa a cara descubierta levantó, en varios tramos, kilómetros de vías laterales o de los terceros andenes, como en la Estación Mitre, donde no dejaron ni los durmientes. Esas vías siempre tuvieron un funcionamiento, en una época no muy lejana, para los trenes lecheros y más reciente como vía de uso para los trenes urbanos; claro está que, hoy, con la reducción de servicios no se usaba, pero eso no da derecho a que saquen los rieles.

En la localidad de Luján han cometido el mismo acto de levantamiento de varios kilómetros de vías, como en los galpones de la estación San Martín, del ramal Mitre, que durante unos días salieron varios camiones cargados con durmientes que tenían destino para los negocios del dueño de T.B.A., Claudio Cirigliano, y así podemos enumerar desde cosas claves para el ferrocarril hasta materiales de las estaciones como campanas y relojes que hoy han desaparecido”³.

Mientras esta y otras denuncias en el mismo sentido tomaban estado público, no hubo una respuesta del estado, ningún fiscal investigo de oficio, todo lo contrario, se ignoró deliberadamente los hechos, esperando que como siempre, las responsabilidades se diluyeran en el olvido.

¹ Actuaciones AGN N° 201/03; AGN N° 2002-092

² Denuncia de Américo Victoria integrante del MoNaReFA, a través de su artículo: “Los bienes del ferrocarril no son chatarra”.

³ Ídem.

Pero la costumbre de hacer uso y abuso de la paciencia y de los fondos del estado por parte de TBA no es nueva. En el año 1998 TBA realizó compras con sobrepuestos del orden del 4000 %, como fue el caso del programa de renovación y puesta a punto del material rodante y del parque tractor de la empresa, material de origen japonés marca Toshiba fabricados durante la década del 60'. En esa oportunidad, ante una denuncia periodística formulada por el diario Página 12, intervino la justicia y se realizaron una serie de allanamientos a cargo del Juez Urso. Tanto las oficinas de la empresa como las oficinas de Ferrocarriles Metropolitanos Sociedad Anónima (Femesa), de la Comisión Nacional Reguladora del Transporte (CNRT), del Ente Nacional de Administración de Bienes Ferrovianos (Enabief) y del Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (Onabe) fueron allanados y se retiró documentación vinculada. Según el artículo periodístico se trató de un negociado entre la empresa y los funcionarios públicos a cargo de controlar a la misma. Los sobrepuestos pagados llegaban a superar en cuarenta veces los precios del mercado. El siguiente párrafo pertenece al artículo periodístico:

“...Ese programa de modernización es solventado por el Estado a través de subsidios. En el momento de la privatización de los trenes, en 1991 –a pesar de que los privados recién se hicieron cargo en el '95– TBA propuso el programa de recauchutaje de coches y el Estado lo refrendó. En ese plan constaban precios hasta un 3926,7 por ciento superiores a los valores promedio de mercado. Ese fue el caso de los grifos de bronce, presupuestados a 138,90 pesos cada uno contra 3,45 del valor de plaza. El Estado también pagó 1782 pesos por cada ventana de costado de los coches, seis veces más de lo que cuesta en el mercado. Y 89 pesos por cartelitos con la leyenda “Prohibido Fumar...”⁴

Pero, ¿cuál es el verdadero poder económico del Grupo Cirigliano? Para darnos una idea y realizar una proyección aproximada de dicho poder económico, sabemos que a fines de 1999 el Grupo Cirigliano facturaba por un monto no menor a los 600 millones de dólares, esta era la facturación total de las empresas que forman parte del grupo, a través de una importante participación accionaria en las siguientes empresas vinculadas al transporte y a los seguros:

Empresas vinculadas Grupo Cirigliano (1999)⁵

Cometrans S.A.	
Tatsa S.A. (carrocerías de buses)	
Emfersa S.A.(material ferroviario)	
TBA Trenes de Buenos Aires	77%
Metrovías	38%
Opportrans (metro de Río de Janeiro)	40%
Grupo Plaza: (líneas 36, 61, 62, 104, 114, 124, 133, 140, 141, 142 y	100%

⁴ Diario Página 12, 23.9.2000

⁵ Revista Estrategas, N° 39, año 1999.

553) -Transporte Mariano Moreno -Transporte Mayo -Transporte San Vicente -Transporte Vuelta de Rocha -Servicio a la Costa Atlántica	
-Lua La Porteña Seguros -Lua Vida -Lua Salud -Lua Mandataria	58%
Inverstar (Fondo de Inversiones)	

El crecimiento del poder económico del grupo fue constante durante toda la década pasada. Su capacidad de expansión llegó incluso a atravesar las fronteras nacionales. Durante el año 1997, ya con la concesión de TBA en la mano, el Grupo Cirigliano se decide a ir más allá y pasar a ser un grupo empresario con intereses internacionales. De este modo apuesta a incursionar en Brasil, país que también estaba experimentando una ola privatizadora, la cual el Grupo no podía dejar pasar. El Grupo Cirigliano se decide a invertir y se suma en la conformación de la empresa concesionaria OPPORTRANS (participando con el 40% del paquete accionario) y logra hacerse de la concesión del metro de Río de Janeiro, con un ventajoso plazo de concesión de 20 años, prorrogables por otros 20 años más. El negocio se veía muy prometedor, dado el volumen de pasajeros transportados por día (350.000). Pero es interesante ver cómo el comportamiento empresario del grupo tiende a reproducirse, ya que en el exterior utilizaron la misma modalidad que implementaron con TBA: poca inversión y despidos masivos. El siguiente extracto, que hace referencia al tema, fue obtenido a través de la página Web del Ministerio de Obras Publicas del Estado de Río de Janeiro:

*“Mediante el Decreto 21.985, de 16/01/96, se incluyó al Metro RJ (Estado de Río de Janeiro) en el Programa de Desestatización, iniciando la transferencia para la iniciativa privada del sistema. (...) **El precio mínimo de venta de la concesión, US\$ 25 millones**, fue establecido a partir de la contratación de consultores independientes que, por el método de flujo de caja, estimaron el valor presente del sistema, después de determinar los ingresos, los costos operacionales e inversión en reposición durante el período de la concesión. Para revertir el cuadro estructuralmente deficitario del sistema, **el Estado se comprometió a realizar obras de recuperación y ampliación con un valor de US\$ 650 millones**, expandiendo en 12,2 Km sus líneas, adicionando 9 estaciones más al sistema y llegando a los barrios de Copacabana y Pavuna, lo que aumentaría la capacidad para transportar 700 mil pasajeros-día.*

*El día 19 de diciembre de 1997, se concluyó el proceso de licitación, por medio de remate realizado en la Bolsa de Valores RJ, donde la cantidad de oferentes, seis, así como **el precio final de remate, US\$ 291,66 millones** (sobrepago de 921%) no eran esperados por los analistas del gobierno. A partir de ahí se constituye la empresa OPPORTRANS, Concessão Metroviária S. A. que asume la operación del sistema.*

El concesionario - OPPORTRANS - se estableció como sociedad anónima de capital cerrado, sin implementar ninguna innovación tecnológica o cambios significativos en la estructura organizacional. Concentra sus esfuerzos en equilibrar la relación recaudación/gasto por medio de la reducción de sus costos operacionales (cantidad de

empleados en el sistema: antes de la concesión 2.315, después 1.186) y renegociación de contratos de abastecimiento y servicios.”⁶

⁶ Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Dirección de Planificación Sectorial. Vol.9 N°1 Enero-Diciembre 2001, Ing. Carlos Contreras Montoya: “Privatización de Metro en el Estado de Río de Janeiro: Elementos del Contrato de Concesión. [www.mopt.go.cr/dirección general de planificación.htm](http://www.mopt.go.cr/dirección%20general%20de%20planificación.htm)

II. Los amigos del Poder Político

El Grupo Cirigliano combinaba en los años 90' sus negocios en el rubro del transporte automotor con un rubro emparentado, el de los seguros. Mario Cirigliano formaba parte del directorio de la aseguradora La Uruguay-Argentina S.A., la que tras un traspasé financiero, decide la liquidación voluntaria de la empresa (mas tarde la S.S.N. la obligará a entrar en un proceso de liquidación forzosa), pero previamente a la liquidación La Uruguay decide comprar una pequeña aseguradora que venía funcionando desde hacía varios años en el mercado, La Porteña S.A. En julio del año 1998 la Uruguay-Argentina S.A. compra La Porteña S.A. e inicia una nueva compañía de seguros denominada LUA (La Uruguay-Argentina) La Porteña, más conocida como Lua. Se produce entonces un traspaso de la cartera de clientes de La Uruguay hacia Lua La Porteña, y esta nueva compañía comienza a operar algunos de los negocios de la vieja compañía y a realizar sus propios negocios bajo la dirección de Mario Cirigliano. Con respecto al destino de La Uruguay, ésta dejó de vender seguros ese mismo mes de julio y permaneció como una compañía residual mientras sus accionistas se hacía cargo del *rum off* (el pasivo contingente, es decir los siniestros y juicios pendientes de pago y de resolución judicial) y se dedicó a cancelar los compromisos pendientes, intentando salir prolijamente del mercado sin afectar el nombre de la nueva compañía y sin generar demasiado ruido en torno a la operación.

Para que se concrete la metamorfosis de La Uruguay-Argentina S.A. hasta su transformación en Lua La Porteña fueron necesarios los capitales aportados por el fondo de inversiones norteamericano Century Capital Management, quien se quedaría con el 42% del paquete accionario, mientras el restante 58% se repartiría entre Cometrans S.A. e Inverstar, sociedades en donde Mario Cirigliano también participaba como accionista. Lo que la pequeña compañía La Porteña S.A. le ofrecía a La Uruguay, era un nuevo nombre y un nuevo rostro con el cual continuar en el mercado del seguro, y la posibilidad de reinventarse a sí misma con la ayuda de los capitales aportados por Century.

La nueva compañía empieza a operar en el negocio del seguro con éxito. En el mes de agosto del año 2000 Lua La Porteña realiza un negocio que sorprendió a los participantes del mercado asegurador, compra la aseguradora Omega, del Grupo Fucito, quien en esos momentos atravesaba una difícil situación financiera⁷, por un monto de 80 millones de dólares, cifra que incluía un decoroso lugar en el directorio de Lua para el presidente de Omega, el señor Carlos Fucito⁸. Es así como Lua adquiere la cartera de clientes (Omega entra en disolución) y se hace cargo de un negocio importantísimo, pasando a convertirse en la segunda aseguradora más grande del país, detrás de la líder del mercado La Caja Aseguradora, quedándose con el 12% del mercado del seguro patrimonial a nivel nacional, según las estimaciones del diario *Ámbito Financiero*:

⁷ “La operatoria del Grupo Fucito, responsable de la compañía, golpeó a varios acreedores, a la AFIP por \$28 millones, a Manliba por un millón y medio, y al Grupo Roggio por un millón de pesos.” Buenafuente.com, Liquidación de aseguradoras, mas incógnitas que certezas, 4.11.2003

⁸ Diario Clarín, Nota: Crece la concentración en seguros: “...Omega: Es de la Cooperativa Omega. A marzo la Cooperativa tenía 5.650 juicios y Omega, 922. Su presidente es Carlos Fucito: continuará al frente de la Cooperativa y tendrá una banca de director en LLP.” 24.08.2000

"...lo que resultará de la compra de los activos de Omega por Lua-La Porteña es una estructura de 5.000 productores que operan en todo el país, una cartera de más de 600.000 clientes asegurados que resultan en una facturación anual de u\$s 500 millones".⁹

Pero al poco andar la pujante compañía Lua cae en desgracia, ya que en el mes de enero del año 2001 Century Capital Management anuló intempestivamente el contrato previamente firmado (aunque ya se había pagado una primer cuota por valor a 20 millones de dólares y el alejamiento del contrato los obligaba a pagar una multa por otros 15 millones de dólares). Con la pérdida del inversor que tenía que aportar la principal parte del capital, comienzan entonces los verdaderos problemas para Lua. Pero cuando la negra noche caía sobre Lua, desde el poder político una mano hizo su aparición e intentó prestar auxilio a los amigos que se encontraban en una situación comprometida.

Una serie de factores determinaron la suerte final y el cierre de Lua. La compañía aseguradora Lua no había presentado los balances correspondientes al 30 de septiembre del 2001, esta entidad venía siendo observada desde hacía algún tiempo por la S.S.N. (Superintendencia de Seguros de la Nación, ente oficial descentralizado dependiente del Ministerio de Economía a cargo del control de las aseguradoras) debido a su desempeño en el mercado y por la reciente operación de la compra de la quebrada Omega Seguros. A esto se sumaba la presión creciente ejercida por parte de los clientes estafados de las aseguradoras que comenzaban a quebrar una tras otra. Esta creciente presión pública obligó a la S.S.N. a estar alerta y a actuar con mayor firmeza ante las irregularidades financieras detectadas en el ejercicio de su tarea de control. Fue así como quien era el Superintendente de Seguros, Juan Pablo Chevallier Boutell, decidió actuar como dictaba la norma, procedió a sancionar a Lua (por la no presentación de los estados contables a 30.09.01) suspendiendo la posibilidad de que ésta continué emitiendo pólizas de seguros. A continuación citamos las declaraciones de Juan Pablo Chevallier Boutell recogidas por un medio especializado en el rubro seguros con relación a su actuación en este tema y las consecuencias de su decisión:

***"Un caso especial:** El año pasado, LUA Seguros La Porteña no presentó los balances correspondientes al 30 de septiembre de 2001. Por esa razón el entonces superintendente de Seguros de la Nación, Juan Pablo Chevallier Boutell, suspendió la emisión de pólizas por parte de esa compañía aseguradora.*

"LUA Seguros había pedido una prórroga porque sostenía que iba a recibir una capitalización proveniente de una entidad bancaria, pero yo consideré que no había elementos suficientes para considerar que esa capitalización iba a hacerse efectiva y por eso decidí aplicar la normativa correspondiente, suspendiendo la emisión de pólizas", recuerda Chevallier Boutell.

*"El 28 de noviembre (de 2001) tuve una reunión en el Ministerio de Economía con representantes de LUA y funcionarios de ese organismo, entre los cuales se encontraba el viceministro de Economía, Daniel Marx. **En esa reunión todos los participantes me pidieron que revea la decisión tomada.** Marx me decía dame una solución; pero cuando asumí mi cargo me propuse aplicar la normativa al pie de la letra y no podía hacer una excepción", añade Chevallier Boutell.*

"El 29 de noviembre se enteraron en Economía que la suspensión para LUA se iba a publicar al día siguiente en el Boletín Oficial y me llamaron para frenarla, cosa que no hice. Y el 30 de noviembre recibí un llamado en el cual se me comunicaba que el doctor

⁹ Diario Ámbito Financiero

(Domingo) Cavallo prefería que renuncié a mi cargo en la Superintendencia, cosa que hice", concluye el ex superintendente de Seguros.

LUA Seguros recurrió a la justicia para pedir una medida cautelar ante la suspensión aplicada por la SSN. Actualmente la compañía continúa emitiendo pólizas de seguros".¹⁰

Gracias las poderosas influencias que el Grupo Cirigliano poseía en las altas esferas del gobierno Lua La Porteña Seguros pudo sobrevivir un año más en el negocio. La mano amiga que se le extendió desde el Ministerio de Economía a cargo de Domingo Cavallo le permitió seguir operando un tiempo más, pese a que la compañía no cumplía con la normativa vigente. Pero, dado que el grado de irregularidades era tan grande y a que la solvencia financiera de la compañía estaba tan seriamente cuestionada, el día 20 enero del año 2003 el subsecretario de servicios financieros de la Superintendencia de Seguros de la Nación, Hugo Medina, dispuso prohibir a Lua La Porteña celebrar nuevos contratos de seguros y ordenó la inhibición de los bienes de la compañía. A continuación se citan algunos de los elementos de juicio evaluados en los considerandos de la resolución, que demuestran la poca seriedad con la que el directorio de esta compañía se manejaba y el virtual estado de insolvencia y desmanejo financiero:

*"...resultan a su vez de particular relevancia atento a que se detectaron además serias falencias de control interno y de una adecuada organización administrativa, siendo que **la entidad en algunos casos no ha podido poner a disposición del Organismo carpetas de siniestros, alegando su extravío**, así como la manifiesta imposibilidad de indicar los embargos judiciales que afectan a alguno de sus bienes muebles, conforme la propia aseguradora lo reconociera..."¹¹*

*"...debe advertirse lo consignado en el informe producido por la Gerencia de Control con fecha 2-01-2003, del que surge que se obtuvo –vía internet de la página del Banco Central de la República Argentina- un listado de 31 fs. útiles que reflejan **1241 cheques que comportan la suma de \$ 2.615.065,09, que fueron rechazados durante el año 2002 por falta de fondos**, a más de otros valores rechazados por otras causales.*

Que también en el indicado informe de la Gerencia de Control de fecha 2-01-2003, se relevan severas irregularidades en materia de registraciones de actuaciones judiciales.¹²

*"...cabe concluir que en autos **se habría detectado una seria falencia en materia de capitales mínimos, de situación financiera y de incumplimientos a tenor de las 600 denuncias producidas contra la entidad**, siendo que estaba en análisis la razonabilidad y viabilidad de un plan de regularización propuesto por la misma a tenor de las modificaciones introducidas en la Ley 20.091 por el Decreto 558/2002.*

*"...Que asimismo **se ha detectado el apartamiento de la entidad a las normas contables y de valuación estipuladas por la Superintendencia de Seguros de la Nación de manera uniforme y general para todo el mercado asegurador**, conforme lo requiere el artículo 39 de la Ley Nº 20.091. Que por efecto de las irregularidades determinadas en cuanto a las registraciones relativas a las actuaciones judiciales de la entidad, la situación viene a agravarse sensiblemente en cuanto, como se explicitara ut supra, resulta imposible expedirse sobre un plan que supuestamente vendría a sanear deficiencias de la entidad en cuanto a las relaciones técnicas que le son exigibles, que a esta altura no pueden cuantificarse en su real dimensión".¹³*

10 Fuente: Revista Crea, Año XXXV Número 260 - Junio 2002

11 Resolución S.S.N. Nº 29.094, Pág. 17

12 Ídem, Pág. 23

13 Resolución S.S.N. Nº 29.094, Pág. 26

Luego de llegar a la cima Lua cayó estrepitosamente, lo que es seguro que sus directivos supieron caer parados ya que ninguno de los mismos fue procesado por falta de pruebas. No fue así el destino de todos aquellos clientes que de buena fe, confiaban en esa compañía. La compañía aseguradora Lua La Porteña dejó de operar y fue liquidada definitivamente a fines del año 2003, tras de sí quedaron 4.000 juicios sin pagar¹⁴, y miles de damnificados.

¿Cómo se vacía y quiebra una aseguradora? Una buena forma de lograr esto es implementando una política de subvaloración de los riesgos, a través de minimizar los montos asignados por la empresa para afrontar el pago de los siniestros y de los juicios, es decir, minimizando las reservas reales con que cuenta la aseguradora para hacer frente a sus obligaciones, y utilizando los fondos obtenidos por las primas en otras inversiones y negocios ajenos a la compañía. Si a su vez, la cartera de clientes de la compañía sigue aumentando y la operatoria antes descripta se mantiene, se produce un desequilibrio entre el número de siniestros o juicios potenciales en los cuales la aseguradora debe responder, y el monto de las reservas reales que se dispone para honrar las obligaciones. Cuando el peor de los escenarios se manifiesta, y se debe hacer frente a un número importante de siniestros y de juicios, la entidad quiebra. También ayudó y mucho, la actitud cómplice del organismo de control correspondiente, la S.S.N. quien por acción u omisión, permitió que aseguradoras de frágil o sospechoso patrimonio, entraran en el mercado manteniéndose en el mismo a pesar de las irregularidades, las denuncias y las objeciones. El resultado fue la quiebra masiva de aseguradoras a fines de los 90' con un gran número de clientes perjudicados. Tomemos el caso de Omega, su cierre ocasionó la ruina para cerca de 200 compañías promotoras de seguros, un número no menor a los 10.000 asegurados damnificados por una suma que superaría los 200 millones¹⁵ (en su momento de pesos-dólares), 150.000 juicios impagos y la consiguiente pérdida de cientos de puestos de trabajo.

El único actor que salió indemne, al menos a la vista del gran publico, fue la S.S.N. (Superintendencia de Seguros de La Nación) quien era el organismo responsable de controlar al sector. Este organismo, desconocido para muchos, solo recibió críticas por parte de la gente vinculada al sector seguros, quienes criticaron duramente la pobre actuación del S.S.N. en materia de controles y su inacción frente a la inadecuada legislación vigente. La única objeción real que sufrió el organismo fue ser acusado en una denuncia presentada el 11 de noviembre del año 2001 por Guillermo Mondino, Defensor del Pueblo de la Nación, quien presentó una denuncia ante la Procuración General de la Nación para que se investigue si la S.S.N. había incurrido en hechos delictivos durante las quiebras de dos de las empresas mas grandes del sector Omega y Lua. El Ombusman Mondino, en respuesta a los reclamos casi diarios que recibía en su oficina por parte de los asegurados estafados, se puso en contacto con la S.S.N. y solicitó que revea la metodología utilizada en el control de las aseguradoras. En dos oportunidades, utilizando la vía formal, a través de las resoluciones 187/2001 y 188/2002, Mondino le había solicitado al S.S.N. que mejore su nivel de control sobre las aseguradoras y que se concentre en implementar medidas tendientes a establecer la real solvencia y capacidad de operación de las compañías aseguradoras.

El intento de cobertura precitado por parte del poder político se debe a la gran cercanía que el Grupo Ciriliano tiene con el poder de turno. Los Cirigliano están

¹⁴ Buenafuente.com, Liquidación de aseguradoras, mas incógnitas que certezas, 4.11.2003

acostumbrados a reunirse con presidentes, ministros y altos funcionarios, participar de las comitivas oficiales en los viajes de negocios, y a ser consultados por el gobierno ante decisiones clave en materia económica. Durante los años 90', época en la que forjaron su poderío económico, se los solía ver en compañía del entonces presidente Carlos Menem compartiendo partidos de golf seguidos por reuniones en donde se solía hablar de negocios. Al respecto el periodista Raúl Dellatorre del diario página 12 publicaba el siguiente comentario:

“La firma de adjudicación de la concesión a TBA, en el año 1994, fue estampada a bordo de una nave de la Armada, un fin de semana en el que Menem había salido de pesca. Hasta allí había llegado el ministro Domingo Cavallo en helicóptero, portando el expediente, para apurar una resolución luego de que el viernes anterior la Comisión Bicameral de Seguimiento la cuestionara. Aquel contrato comprometía al Estado a aportarle unos 70 millones de pesos a lo largo de diez años, a cambio del compromiso de reacondicionamiento de 219 coches en el Sarmiento y 143 en el Mitre. La sorpresa es que en la liquidación de gastos, TBA hizo figurar precios que en algunos casos superaban hasta en 30 veces los que se pagaban en plaza, sin merecer objeción alguna de los organismos de control (1998)”.¹⁶

En el mismo matutino, el periodista Julio Nudler recibió la censura a la libertad de expresión más escandalosa de la era “K”. En su artículo *Titeres y titiriteros*, que no salió a la luz pública sino por medios alterativos, denunciaba la relación inseparable de Moroni, actual Secretario General de la Sigen, quien entre febrero de 1998 y marzo de 2002 fue asesor y directivo de LUA. De la relación inseparable de Moroni con Albero Fernandez y el jefe político de ambos, el ex presidente Eduardo Duhalde, Nudler dice textualmente:

“Esa compañía, que en realidad eran dos y ninguna, como corresponde a la engañosa arquitectura de un timo, fue utilizada por los hermanos Mario y Sergio Cirigliano, que a comienzos de los '90 sólo eran dueños de las líneas 61 y 62, para construir su imperio, abarcando en él Metrovías, TBA, Transporte Automotor Plaza, las líneas 36, 141 y 64, además, entre otras tenencias, del subte de Río de Janeiro. Moroni y Armando Canosa, ex secretario de Transporte, operaron desde el Estado para el progreso empresario de los Cirigliano.

¿Se mencionó antes a Daniel Di Nucci? Pues bien: su hermano Luis fue director comercial de LUA Seguros La Porteña. En verdad, a La Uruguaya Argentina la habían fundido, pero utilizaban la sigla LUA para confundir, haciendo creer que era la misma. Cuando el superintendente Juan Pablo Chevallier-Boutell decidió prohibir que LUA La Porteña siguiera emitiendo pólizas a pesar de su insolvencia, Duhalde (es decir, Fernández) lo echó para poner en su lugar a Moroni, que obviamente no halló nada malo en que se continuara estafando a los asegurados. Moroni fue quien convirtió al seguro obligatorio en un arma letal contra los transportistas chicos. A fines de 1997 implantó un régimen por el cual las pólizas que estaban forzados a contratar tendrían una franquicia de 40.000 pesos/dólares. En la práctica, esto implicaba que los colectiveros debían afrontar la gran mayoría de los siniestros, a pesar de estar asegurados. Incapaces de soportar el pago de las indemnizaciones, recibían préstamos de un sistema de mutuales armado por Moroni. Por ese medio les generaban deudas impagables, que desembocaban en su expropiación.

Fernández se encargó en su larga gestión al frente de la SSN de amparar el ocultamiento que muchas compañías hacían en sus balances de los juicios que tenían entablados en su contra por siniestros, ello para no tener que constituir las reservas de rigor. Protagonistas extremas de estas maniobras fueron las cooperativas Belgrano y Bernardino Rivadavia, que acaparaban el 70 por ciento de los seguros del transporte público de pasajeros. El hundimiento de la primera dejó colgados del pincel 20 mil juicios y otras tantas víctimas.”

¹⁶ Diario Página 12, nota de Raúl Dellatorre: Radiografía de TBA y el grupo Cirigliano.

Durante el gobierno de la Alianza, al asumir como ministro de economía Ricardo López Murphy en marzo del 2001, Sergio Cirigliano fue uno de los invitados a la reunión que De la Rúa, López Murphy y Cristian Colombo tuvieron con los representantes del empresariado argentino, el día 6 de marzo de 2001 en la Casa Rosada, con motivo de la presentación en sociedad del nuevo ministro de economía y con la intención de comunicarles personalmente las nuevas medidas económicas a implementar. Luego, a mediados del año 2001 Sergio Cirigliano es invitado para formar parte de la comitiva de empresarios argentinos que viajaron a Canadá y a China acompañando al presidente De la Rúa. Su participación en las reuniones clave entre poder político y poder económico se repitió el 31 de octubre de 2002 cuando empresarios y sindicalistas del transporte se reunieron con el presidente Eduardo Duhalde para manifestarle su preocupación por la propuesta formulada desde el Ministerio de Obras Públicas de reducir los subsidios que se entregan al sector por intermedio de la Secretaría de Transporte. Como lo indica la crónica periodística, esta propuesta fue rápidamente descartada, en un intento de llevar tranquilidad a los empresarios del sector:

“BUENOS AIRES, oct 31 (DyN) - El Gobierno debió dar hoy marcha atrás a una propuesta lanzada por el área de Obras Públicas para proceder a la reducción del subsidio que el estado le concede al transporte en general.

La pretensión del sector de Obras Públicas, que comanda el asesor presidencial Hugo Toledo, no prosperó ante una fuerte presión promovida durante la jornada de hoy por parte de empresarios y sindicalistas del autotransporte de pasajeros, ferroviarios y de cargas amenazaron.

Así, las autoridades nacionales -tras una mediación del propio presidente Eduardo Duhalde- debieron garantizar que no habrá recortes en los subsidios que benefician al transporte de pasajeros y de carga, luego de que empresarios y sindicalistas amenazaran con paralizar los servicios.

*El jefe de Gabinete, Alfredo Atanasof, les aseguró esta tarde a los representantes del sector del transporte que **el dinero para realizar obras públicas no se restará de los fondos que el Estado aporta al transporte para subsidiar el precio del gasoil, monto que representa unos 800 millones de pesos anuales.***

A la reunión realizada en la Casa Rosada asistieron varios empresarios, entre ellos Héctor Tilve (FATP), Sergio Cirigliano (TBA), Juan Vázquez y Norberto Canegallo, y sindicalistas como Hugo Moyano (camioneros), José Pedraza (trenes) y Juan Manuel Palacios (colectivos).¹⁷

Las amistades y vinculaciones con el poder, reiteradamente negadas, se manifiestan con toda claridad ante nuestros ojos cuando el periodismo constata los servicios que le prestan a este grupo ex funcionarios de primer nivel, como en el caso del ex Secretario de Transporte de la Nación, Armando Canosa.

“De funcionario a lobbista: El ex secretario de Transporte del gobierno menemista Armando Canosa volvió a incursionar en temas del sector, pero esta vez como asesor y lobbista de empresas de colectivos. La semana pasada, Canosa voló hasta la intendencia de la ciudad de Córdoba para defender la oferta que había presentado en la licitación de los servicios de ómnibus la UTE Siglo XXI, una sociedad controlada por el grupo porteño Plaza. Tras reunirse con las autoridades municipales, Canosa regresó a Buenos Aires sin suerte, ya que la firma Plaza —propiedad de la familia Cirigliano— no pudo quedarse con ninguna de las tres zonas de servicios que privatizó la intendencia”.¹⁸

¹⁷ Los Andes Online, 31.10.2002 reproduciendo una nota de DyN.

¹⁸ La Nación, 18.08.2004

La influencia ejercida por las empresas de transporte ferroviarias privatizadas, encabezadas por TBA, y su capacidad para constituirse como un poderoso grupo de presión, capaz de condicionar decisiones de gobiernos, cerrar causas judiciales o lograr el desplazamiento de funcionarios, no debe ser desestimada. En junio del año 2003 el Coordinador de Transporte Ferroviario Pedro Córdori elevó un informe a la Secretaría de Transporte de la Nación en donde se ponía en evidencia las graves irregularidades en materia de incumplimiento en la calidad de la prestación de los servicios brindado por las empresas ferroviarias concesionadas. En el mencionado informe eran duramente cuestionadas las líneas Sarmiento, Mitre (ambas TBA), Roca y San Martín, desaconsejándose la continuidad del pago de los subsidios en tanto las condiciones de prestación de los servicios no mejoraran y se ajustaran a la normativa vigente. El resultado final de este incidente fue el alejamiento definitivo del funcionario que había confeccionado el informe, el pago regular de los subsidios a las empresas y una causa judicial presentada por la O.A. (Oficina Anticorrupción) quien acusa al Secretario de Transporte, Ricardo Jaime y al subsecretario de Transporte Ferroviario, Julio Tito Montaña por defraudación y negociaciones incompatibles con la función pública. A continuación un extracto de un artículo periodístico que da cuenta del hecho.

“La Cámara Federal ordenó reabrir una causa penal contra el actual secretario de Transporte, Ricardo Jaime, y el subsecretario de Transporte Ferroviario, Julio Tito Montaña. Es por el pago de subsidios millonarios a empresas concesionarias de ferrocarriles a pesar de que seguían sin cumplir con las mínimas condiciones de seguridad y confort exigidas por contrato. La investigación, impulsada por la Oficina Anticorrupción (OA), había sido archivada por decisión del fiscal Gerardo Pollicita y el juez Rodolfo Canicoba Corral. Ahora cambiará de juzgado.(...)”

La primera denuncia sobre el tema la hizo el ex coordinador de Transporte Ferroviario Pedro Córdori. Fue a comienzos del gobierno de Néstor Kirchner, cuando elaboró un informe alarmante sobre los trenes: puertas, pisos, vidrios y asientos destruidos en la línea Sarmiento, limpieza nula en el mismo ramal, fallas en el sistema de ventilación de la línea Mitre, falta de iluminación y disminución de los servicios en el tren San Martín, en la línea Roca se detectaron coches que circulaban casi a oscuras y con ventanillas de madera, contra las normas de seguridad. A pesar de que las concesionarias no hacían nada por revertir el pésimo estado de los ferrocarriles seguían cobrando los subsidios públicos. En junio del 2003, el Gobierno entregó algo más de 13 millones de pesos.

En un principio, Montaña recomendó por escrito suspender el pago de la ayuda estatal, pero según denunció la OA el subsecretario enseguida reformuló y suavizó su planteo: lo sustituyó por una intimación para mejorar los defectos del servicio. Jaime aprobó la ejecución del pago y Córdori fue despedido. Este ex funcionario atribuyó su desplazamiento a que se negó a un pedido de sus superiores de modificar el informe lapidario que había confeccionado.”¹⁹

Otro caso llamativo de lo que podríamos denominar “una mano” desde el poder, fue el detectado por los funcionarios de la Auditoría General de la Nación, cuando por obra de alquimia contable, los costos de mantenimiento que por contrato debían ser asumidos por la empresa, pasaron a figurar como “inversiones”, de esa forma eran artificialmente inflados los montos asignado por la empresa destinados a la cuenta inversiones, cuando en realidad dichos montos pertenecen al costo corriente. Con suma ironía y diplomacia, los funcionarios de la AGN (quienes auditaron los estados contables de la empresa TBA con motivo de la segunda Addenda de readecuación de contratos) deslizan su hallazgo, quedando las suspicacias del lado del lector.

¹⁹ Diario Página 12, 09.09.2005

*“Inversiones en Material Rodante. El Plan de Modernización incluía como Inversiones “costos de mantenimiento” que debían estar a cargo del Concesionario. Sin perjuicio de haberse eliminado las mismas en la segunda Addenda, **resulta observable que no fuera verificado por los funcionarios actuantes al momento de analizarse los planes de inversión que dieron lugar a la Addenda aprobada por decreto 210/99**”.*²⁰

²⁰ Estudio Especial de la AGN para la H.C.D.N, actuación 92/2002.

III. Desinversión, imprevisión y accidentes

La garantía más importante que debe brindar con absoluta seriedad una empresa prestadora del servicio público de transporte ferroviario de pasajeros, es la seguridad de las personas que transporta. Se logra esto cuando varios factores trabajan en armonía y de forma eficiente: personal experto, señalética adecuada, estaciones en perfecto estado, personal de seguridad capacitado, material rodante en buenas condiciones, sistema de señales y de cambio de vías en excelentes condiciones y de comprobada eficacia. A esto debemos agregar la necesidad del control, mantenimiento y actualización permanente de los elementos enumerados.

Dado que los accidentes ferroviarios tienen siempre terribles consecuencias para la vida de las personas involucradas en los siniestros, una empresa ferroviaria no puede ni debe descuidar sus esfuerzos por garantizar la seguridad de los pasajeros, a riesgo de cometer una acción criminal por dolo.

La empresa TBA no pierde ocasión para declarar que los accidentes en donde se ve involucrada alguna de sus líneas se debe a la negligencia y desaprensión de los pasajeros. Otra de las modalidades de deslindar responsabilidades, en los casos en que los accidentes son claramente responsabilidad propia, manifestando que el accidente se produjo por un error humano, responsabilizando al personal y endilgándole la culpa a algún trabajador. Es decir, siempre hay un “otro” responsable por los accidentes, por los heridos, por las muertes, nunca la culpa recaerá en los directivos de la empresa ni se reconocerá que una buena parte de estos accidentes se debe a la sistemática política de desinversión llevada a cabo por la empresa en materia de seguridad y mantenimiento. Pero contrario a los dichos de la empresa, existen innumerables denuncias por parte del personal de la empresa y de los gremios ferroviarios, quienes denuncian el peligroso estado del sistema, en cuanto a la falta de inversión en mantenimiento y seguridad, y al abuso al que es sometido el material rodante.

El mes de marzo del 2005 fue un mes negro para la empresa TBA, ya que durante ese mes se produjeron una serie de graves accidentes que pusieron en evidencia la precariedad del sistema y la falta de inversión y de controles. A principios de mes se produjo un serio incidente en la estación Castelar del ferrocarril Sarmiento, cuando se incendió uno de los coches como consecuencia de un desperfecto en el sistema eléctrico. Los pasajeros lograron escapar por sus propios medios, y no hubo ayuda ni guía por parte del escaso personal presente en la estación en el momento de los hechos. El incidente ocasionó la paralización por varias horas del funcionamiento de la línea, con las consecuentes molestias para los pasajeros. Ante este incidente los sindicatos y agrupaciones ferroviarias realizaron denuncias sobre el deficiente mantenimiento que TBA brinda a sus formaciones y sobre las graves condiciones de inseguridad. El siguiente es un comunicado difundido por la agrupación ferroviaria “La Chispa Ferroviaria”:

“Los ferroviarios venimos advirtiendo al gobierno, periodismo y pasajeros que la empresa Trenes de Buenos Aires (TBA) podía ser la nueva Crogmañón”. Hoy se demuestran en forma concreta nuestras denuncias a esta empresa dirigida por la familia Cirigliano (protegidos del gobierno), (...) una formación en Castelar tuvo un incendio, voló una de las tapas del piso del

vagón; hubo fuego, mucho humo, y por supuesto la empresa se borro y dejó a la gente que salga como pueda".

*"En los trenes de TBA no hay salidas de emergencias ni matafuegos; ni tampoco esta empresa tiene una cuadrilla de emergencias para actuar en estos casos. (...) todo eso lleva a que hoy casi pase una tragedia. Si se continúa con esta política sobre los trenes (mucho lucro y poca inversión) seguro que van a volver a pasar estos incendios".*²¹

El día jueves 10 de marzo de 2005 se produjo un nuevo accidente cuando chocaron dos formaciones de trenes del ferrocarril Mitre en la estación Palermo, ocasionando 140 heridos. Ante las cámaras, que registraban la penosa acción de la policía y de los bomberos evacuando a las víctimas, los trabajadores de la empresa denunciaban que el día anterior había descarrilado un tren en la estación Temperley provocando cinco horas de interrupción del servicio. Según la opinión de los gremios ferroviarios el accidente en Palermo se produjo debido a que en el lugar de las cuatro vías presentes solo funcionan dos, y que por la misma vía circulan los trenes hacia Tigre y José León Suárez, cuando lo normal es que funcionen por vías separadas. Lo que ocurrió es que en ese momento se estaban realizando tareas de mantenimiento en las otras dos vías. La irregularidad reside en que las tareas de reparación, mantenimiento y obras deben realizarse por la noche cuando la frecuencia de los trenes es menor o cuando se corta el servicio. Esta modalidad operativa es la correcta y es la usada en todo el mundo, incluso era la norma antes de la privatización. Los trabajos se realizan en horario diurno y con el servicio funcionando ya que la empresa TBA no está dispuesta a abonarles a sus trabajadores las horas extras y el beneficio por las horas nocturnas. Por una política de reducción de los costos operativos se pone en peligro la vida de los pasajeros. También los empleados denunciaron:

*"...lo peor es que de 19 señales que hay entre Retiro y el Km. 5, donde ocurre el accidente, sólo funcionan 4. Esto es sabido hace años por la empresa y fue denunciado por los trabajadores al Gobierno. El cabén del Km. 2 fue totalmente desmantelado apenas se privatizó. Esas son las verdaderas razones del accidente".*²²

Pero para ilustrarnos sobre las desgraciadas consecuencias de la irresponsabilidad y desidia con que es gerenciada TBA, citaremos un accidente ocurrido el 1° de enero del año 2000 en Marcos Paz, cuando un Renault 18 break con cinco pasajeros fue arrollado por una formación del ferrocarril Sarmiento en el ramal que une Merlo con Lobos cuando el vehículo atravesaba un paso a nivel que no cuenta con sistema de barreras automático, sobre ruta N° 200 y la calle Valentín Gómez. Los cinco pasajeros, Alberto Javier Romero 14 años; Juan Carlos Romero (34); Luis Alberto Ramírez (20); Juan Javier Vera (26) y Javier Renne Araujo (22) fallecieron en el acto, mientras que el conductor del vehículo Reynaldo Villalba de 37 años era internado en el hospital zonal con graves heridas. El accidente se produjo porque ese día, feriado, no había guardabarrera presente en el lugar, ya que TBA solo tiene asignados guardabarreras de lunes a viernes. A continuación la nota publicada por un medio regional:

El 1° de enero nuevamente un trágico accidente enlutó a nuestra localidad y la vecina ciudad de Rafael Castillo, lugar de donde eran oriundas las infortunadas víctimas del auto Renault 18 break patente AEX 308. El desgraciado suceso ocurrió pasadas las 19.50 horas del mencionado 1° de enero en el cruce ferroviario ubicado en la ruta 200 y la calle Valentín Gómez que sirve de división a los partidos de Merlo y Marcos Paz. Los ocupantes del auto murieron al ser embestido por la formación N° 662 y conducida por Vicente Mendoza de 37

²¹ Comunicado publicado en la edición 175 de marzo de 2005 en el periódico www.novedadesweb.com.ar.

²² Comunicado de la agrupación "Ferroviarios del MAS"

años de edad, de la línea Sarmiento que une Merlo con Lobos y que se dirigía en ese momento de Marcos Paz a Merlo. (...) El vehículo quedó convertido en una masa de hierros retorcidos y el vehículo fue embestido por la formación ferroviaria en el paso a nivel sin barreras del B° El Zorzal, lugar donde ya han ocurrido decenas de accidentes, uno de ellos de gran magnitud cuando un micro que transportaba alumnos del profesorado del Deportivo Español fue atropellado por un convoy ocasionando varias muertes y heridos en el año 92.

En el mencionado lugar de lunes a viernes hay un guardabarreras que no trabaja los sábados y domingo por que TBA, la concesionaria del ramal, no puede pagar horas extras. (...) Luego de los primeros minutos de estupor e indignación los vecinos se autoconvocaron y cortaron la ruta 200, quemando neumáticos y pidiendo la presencia del Intendente Municipal Salzmán a quien estuvieron a punto de agredir, ya que lo responsabilizaban de la inseguridad latente que significa el paso a nivel sin barreras. Salzmán visiblemente acongojado por la desgracia expresó que **"la solicitud de las barreras esta elevada pero todo depende de que las autoridades de TBA, se dignen a colocarlas"**.

A 36 horas del accidente la empresa TAB comenzó, conjuntamente con la Municipalidad a colocar las barreras, pero antes hubo que lamentar 5 muertes más, ¿hasta cuándo, señores de TBA van a despreciar las vidas humanas?²³

Otro caso de desaprensión y desinterés por la vida de los usuarios y de los vecinos próximos a las estaciones de TBA es el de la denominada "curva de la muerte" en el barrio de Palermo, entre las calles Borrego entre Cabildo y Guatemala, punto en el que reiteradamente se producen accidentes fatales. También como en el accidente anteriormente citado la respuesta de TBA se realiza después de ocurrida la tragedia, a destiempo, y bajo la presión ejercida por los vecinos hecha pública a través de los medios de comunicación:

"Desde hace mas de 15 años vienen sucediendo accidentes mortales en el barrio de Palermo, en el cruce peatonal sobre las vías del ex Ferrocarril Mitre, sobre la calle Dorrego entre Cabildo al 100 y Guatemala. La frecuencia es altísima, a veces llega a un muerto por mes. Este cruce es solo peatonal y no pasan autos.(...)"

1. Cruce Clausurado / Un solo paso peatonal: Si avanzamos por Dorrego, viniendo de Cabildo y yendo hacia la calle Guatemala, encontramos que el cruce peatonal de la izquierda que queda inmediatamente al lado de la estación donde se detienen los trenes que vienen desde Retiro, se halla clausurado (seguramente para evitar que la gente pueda acceder a la estación sin pagar boleto, caminando unos metros sobre las vías y saltando hacia el andén) (...)

2. Curva cerrada: Sobre el cruce mencionado anteriormente pasan los trenes que van hacia Retiro, avanzando sobre una curva que se cierra sobre el paso peatonal. Los convoyes avanzan a tal velocidad que desde que se hacen visibles y hasta que están sobre el cruce, solo transcurren de 3 a 4 segundos, tiempo insuficiente para que cualquier persona que comenzó a transitar en forma desprevenida pueda reaccionar (...)

3. Angulo de la curva: los peatones que cruzan desde la calle Guatemala hacia Cabildo tienen un mejor ángulo de visibilidad porque pueden ver al tren avanzando por la vía de enfrente, sobre la parte externa de la curva. Pero los que cruzan de Cabildo hacia Guatemala, dada la falta de visibilidad sobre la vía, solo ven al tren aproximándose una vez que han avanzado unos pasos sobre los rieles.(...)

4. Falta del "Laberinto": por razones que se desconocen se eliminó sobre el único cruce habilitado, el clásico "laberinto" que se usa para obligar a los peatones a mirar hacia ambos lados, esto hace que la gente distraída simplemente continúe su paso sobre las vías como si siguiera caminando por la calle por la que se accede al mismo.(1)

²³ Semanario Realidad, Marcos Paz, edición del sábado 1.8.2000

5. *Falta de Guardabarrera: hace años había una garita con un guarda, el que continuamente evitaba accidentes con sus avisos. Este sistema de prevención ya no existe.*

6. *Fallas constantes de la Campana de Alarma: dicha alarma consiste en un antiguo sistema mecánico, siendo "habitual" que: No funcione; No pare nunca; Funcione con muy bajo sonido.*

En todos los casos la demora en la reparación de la misma es siempre grande, llegando a haber estado sin funcionar o sonando ininterrumpidamente por más de una semana.

1) *Aclaración: El día miércoles 8 de Septiembre, paradójicamente día de una reunión de vecinos para tratar el tema, se reconstruyó el "laberinto" que faltó durante tanto tiempo²⁴*

Cuando TBA se hace cargo de la concesión de las líneas Mitre y Sarmiento muchos pasos a nivel fueron cerrados, con las consiguientes molestias para los vecinos que se veían obligados a dar largos rodeos. Pero nunca quedo claro si estas clausuras obedecían a un plan de seguridad o a un intento de reducir costos, los demandados para el mantenimiento de los sistemas de barreras automáticas o alarmas mecánicas a instalar.

CUADRO DE ACCIDENTES TBA

TBA	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004(*)	Total general
Línea Mitre										
Total Accidentes	91	108	97	86	130	130	126	90	21	879
Total Heridos	23	23	41	14	51	52	29	58	11	302
Total Muertos	58	78	67	51	64	86	85	60	5	554
Línea Sarmiento										
Total Accidentes	111	141	142	141	167	184	141	138	33	1198
Total Heridos	22	28	40	22	57	91	43	45	15	363
Total Muertos	81	103	107	92	106	115	103	95	16	818
Total Accidentes TBA										2077
Total Heridos TBA										665
Total Muertos TBA										1372
(*) Primer trimestre 2004.										

Fuente: Confección propia basado en datos suministrados por la CNRT (Comisión Nacional de Regulación del Transporte).

La Auditoría General de la Nación en su actuación AGN N° 17/03 emite una serie de juicios demoledores con respecto al desempeño de TBA en relación a las decisiones adoptadas por la gerencia de la empresa en materia de inversión, mantenimiento y seguridad operativa, a continuación se reproducen algunas de las observaciones mas significativas del informe.

²⁴ Nota del señor Abel Álvarez, publicada en la web www.palermo-barrio.com.ar

“El Concesionario, no ha presentado los programas de mantenimiento anuales correspondientes a los años 2001, 2002 y 2003, en los rubros señalamiento e infraestructura (vías y estaciones). A su vez, la CNRT, a través de su accionar, no ha logrado revertir esta situación.

La inexistencia de dichos programas le impide al Órgano de Control verificar el cumplimiento de las distintas rutinas de mantenimiento. El programa de mantenimiento del material rodante presentado por TBA para el año 2001 fue reiteradamente rechazado por la CNRT, quien solicitara adecuarlo al cumplimiento del régimen de rutinas establecidas contractualmente.

El kilometraje fijado contractualmente para las reparaciones generales de los coches eléctricos es de 741.000 Km., contemplando una tolerancia del 15% en concepto de elasticidad de ingreso de los coches, con el objeto de no resentir el servicio, no pudiendo superarse dicho límite en ningún caso. De la documentación analizada se desprende el reconocimiento, por parte del Concesionario, de diferimientos de kilometraje ocurridos en los años 1999 y 2000 para los coches Toshiba que ascienden al orden de los 15.800.000 Km de reparación general al finalizar el año 2000, y de 5.083.000 Km diferidos de reparaciones numerales para el total de la flota (rutinas de mantenimiento específicas previstas contractualmente).

En una segunda presentación del programa anual 2001 el Concesionario adoptó, para las reparaciones generales, un kilometraje tope de 875.000 Km, que representan los 741.000 Km fijados contractualmente más el 15% de tolerancia. Esta tolerancia fue utilizada en forma sistemática. Además, 45 unidades superaban el kilometraje tope fijado por la Empresa”.

“Los programas de mantenimiento correspondientes a material rodante para los años 2002 y 2003 no fueron presentados por el Concesionario. Por su parte la CNRT no ha utilizado sus facultades para exigir dicha presentación. Si bien los informes de avance mensual de las tareas ejecutadas son presentados regularmente por TBA, la CNRT, habida cuenta la inexistencia de un programa de mantenimiento, se ve imposibilitada de verificar el cumplimiento de las rutinas de mantenimiento y de establecer sus desvíos, objeto de estos informes.

En este sentido, no existen constancias en los expedientes relevados de que la CNRT exigiera al Concesionario el cumplimiento de esta obligación”.²⁵

4.1.2.1.1.- TBA no proporciona la respuesta técnica suficiente para efectuar las reparaciones de las deficiencias constatadas por la CNRT.

4.1.2.2.1.- Los distintos componentes del sistema de vía a cargo de TBA se encuentran en estado deficitario.

4.1.2.2.2.- Las deficiencias en el mantenimiento de vías inciden directamente en la seguridad operativa del sistema ferroviario y en la calidad del servicio.

4.1.2.2.3.- El estado general de mantenimiento edilicio de las estaciones que forman parte de las Líneas Mitre y Sarmiento es deficitario.

4.1.2.3.1.- Los coches inspeccionados presentaban deficiencias de mantenimiento que afectan a la seguridad operativa del servicio.

4.1.2.3.2.- El Concesionario TBA no realiza las reparaciones de las deficiencias detectadas en las inspecciones realizadas por la CNRT

4.1.3.1.- Los Planes Trimestrales presentados por TBA sólo enumeran someramente las tareas a ejecutar careciendo de especificaciones técnicas, tanto de trabajos como de materiales a utilizar.

²⁵ Actuación AGN N° 17/03

4.1.5.1.- La evolución del costo incurrido en mantenimiento, medido en moneda homogénea, muestra una marcada tendencia a la baja.

4.1.5.4.- La cantidad de personal afectado a las áreas de administración y comercialización ha disminuido durante el período analizado pero no tan significativamente como el afectado a mantenimiento.²⁶

En otra actuación de la Auditoría General de la Nación se informó sobre el comportamiento del conjunto de las empresas privatizadas vinculadas al sector ferroviario durante el período comprendido entre el año 1993, comienzo de las concesiones ferroviarias, y el año 2003. En el mencionado informe puede leerse negro sobre blanco cual fue la actitud adoptada en general por los empresarios del área:

“Los concesionarios han incumplido con los cronogramas de inversiones comprometidos en el contrato de concesión, ya sea, no ejecutando las obras, ya sea postergando su ejecución. Ello incremento la necesidad de mayores tareas de mantenimiento, algo que en la práctica tampoco sucedió”²⁷

En el Estudio Especial de la AGN destinado a la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, la actuación 92/2002, también figura información relevante que denota el comportamiento negligente por parte de la dirección de la empresa TBA:

*“2.3.2-Mantenimiento de bienes. Del examen de la documentación suministrada por la CNRT, surge que **el Concesionario ha incurrido en incumplimientos de las obligaciones asumidas respecto del mantenimiento de los bienes dados en concesión, existiendo la imposición de penalidades por parte de la CNRT.***

*Por otra parte, la evaluación realizada permite deducir que, más allá de si las penalidades aplicadas pueden ser recurridas por el Concesionario alegando derechos que podrían corresponderle, o aún el mismo pago de las multas, resulta evidente que si fue necesaria la emisión de tantas y tan fundadas recomendaciones e intimaciones, **no cabe duda que existieron estados de riesgo que afectaron la seguridad en el transporte de pasajeros, con la posibilidad de que se produjeran accidentes, tal como lo denunciara el Defensor del Pueblo de la Nación por Nota DPN N° 06799 del 25/03/99 dirigida al Secretario de Transporte de la Nación”²⁸***

*“Mantenimiento. **Se detectaron incumplimientos al cronograma de mantenimiento ofertado sobre los bienes de la Concesión, a través de las penalidades impuestas por la C.N.R.T. En este punto deben destacarse principalmente las falencias detectadas en el sistema de enclavamiento de las puertas de los coches eléctricos de la ex Línea Sarmiento. Esta anormalidad se relaciona directamente con la seguridad del servicio y tiene incidencia en el control de la seguridad pública, que deben llevar a cabo los organismos competentes, como lo demuestran los casos que son de público conocimiento”²⁹***

Desde el año 2004 la empresa TBA se encuentra en convocatoria de acreedores. Según la empresa el motivo de esta situación patrimonial es la imposibilidad de hacer frente a los innumerables juicios en los que ha sido demandada, principalmente por accidentes. Más allá de una campaña de educación y prevención de accidentes, la empresa no invierte en la seguridad los recursos necesarios para prevenir accidentes.

²⁶ Ídem

²⁷ Informe AGN “ Transporte Terrestre. Muestra de las principales auditorías sobre Órganos de Control y empresas adjudicatarias de procesos de privatización. Síntesis y Conclusiones. 1993 – 2003”.

²⁸ Estudio Especial de la AGN para la H.C.D.N. actuación 92/2002.

²⁹ Ídem, Pág. 41

Llama la atención que una empresa insolvente pueda repartir dividendos entre sus accionistas, como informa el diario *Ámbito Financiero*:

“Otro dato llamativo es que TBA después de haber repartido dividendos en 2003 (por 80 millones de pesos), en abril de este año entró en convocatoria de acreedores. Pero además, la accionista de la concesionaria es Cometrans, una sociedad que en los papeles nuclea a pequeñas y medianas empresas del autotransporte de pasajeros, pero que en la práctica está controlada por Claudio Cirigliano, uno de los principales empresarios de colectivos de Buenos Aires. Como empresario del transporte, Cirigliano también es beneficiario de otra parte de lo recaudado por la tasa del gasoil y por el precio diferencial del combustible, que queda a cargo del Estado ya que a las petroleras se las compensa vía retenciones a la exportación”³⁰.

³⁰ *Ámbito Financiero*, AmbitoWeb, Edición 1832, Sábado 5 de Noviembre de 2005, nota de Silvia Peco, ¿Plan para llamar la atención sobre un grupo empresario?

IV. Capitalismo a la argentina: vivir del subsidio

El estado nacional no descuidó a las empresas concesionarias durante la crisis económica del 2001 – 2002. Para ese momento TBA era la segunda empresa con más deuda, le debía a la CNRT en concepto de multas un total de \$16.763.660,40, solo superada por Metropolitano cuya deuda ascendía a los \$19.624.624,00³¹. Este dinero se debía en función de las multas aplicadas, en concepto de penalidades por incumplimientos de servicio, por el organismo contralor (CNRT) en virtud a diferentes tipos de incumplimientos incurridos por TBA a lo largo de su período de concesión. El 16 de octubre del año 2002, el presidente Eduardo Duhalde firmó el DNU 2075/2002 (Decreto de Necesidad y Urgencia) el cual establecía la “Emergencia Ferroviaria”, el texto comenzaba diciendo: “*Declárase en estado de emergencia a la prestación de los servicios correspondientes al sistema público de transporte ferroviario de pasajeros de superficie y subterráneo del Área Metropolitana de Buenos Aires*”, esta norma se mantiene hasta la actualidad y su objeto era atenuar las exigencias que la normativa vigente aplicaba a las empresas del sector, pero lo que nos interesa es lo que el mencionado decreto 2075/02 estipulaba en su artículo 4°:

Art. 4° — *Con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio público, cada concesionario deberá presentar ante la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION, dentro de los DIEZ (10) días corridos de publicado el presente decreto, para su aprobación por la Autoridad de Aplicación, un Programa de Emergencia de Obras y Trabajos Indispensables y de Prestación del Servicio, al que sujetará su funcionamiento durante la vigencia del presente decreto. La Autoridad de Aplicación considerará y en su caso aprobará los Programas de Emergencia presentados en un plazo no mayor de TREINTA (30) días.*

En respuesta a este artículo, el Ministerio de la Producción, por ese entonces dirigido por el actual Ministerio del Interior, Aníbal Fernández, dictó la Resolución 115/2002 de ese ministerio en donde se aprobaban los programas de emergencia presentados por las empresas del sector. Es interesante destacar las consecuencias directas del artículo 4° de la Resolución N° 115/02, el cual reza:

Art. 4° — *Apruébase el Acta Acuerdo de fecha 6 de diciembre de 2002 suscripta entre la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION y las empresas concesionarias del servicio de transporte ferroviario de pasajeros en el Área Metropolitana de BUENOS AIRES, que forma parte integrante de la presente resolución como Anexo IV.*

Encomiéndase a la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE LA PRODUCCION la elaboración del Reglamento General de Penalidades de aplicación a las Concesiones de Explotación de los Servicios Ferroviarios de Pasajeros —de Superficie y Subterráneos— del Área Metropolitana de BUENOS AIRES durante la emergencia declarada por el Decreto N° 2075/2002(...)

En relación al citado artículo queremos destacar dos elementos: 1) el reglamento aludido -al menos hasta el mes de enero del año 2004- todavía no había sido confeccionado³², de manera que las penalidades en las que pudieran incurrir las empresas durante ese lapso caían en un vacío legal, ya que no existía reglamento en

³¹ Informe ARI sobre Ferrocarriles en el Área Metropolitana. Elisa Carrio – Adrián Pérez, 2004, Pág. 12.

³² Ídem, Pág.13.

firme que rigiera y resolviera la cuestión; 2) a través de esta acta se acordó el pago de las multas adeudadas que tenían las empresas, por las sanciones aplicadas por la CNRT, desde el inicio de las concesiones hasta octubre del año 2002. El pago de estas deudas se realizaría en 24 cuotas a partir del mes de enero del año 2003. Lo que llama la atención es que de los montos originales se realizó una quita “tacita”, podríamos decir, ya que los pagos que TBA debería realizar no eran por los \$16.763.660,40 originalmente adeudados, sino, por \$ 5.544.651, 1.³³ Claro que TBA no fue el único beneficiado con esta condonación, todas las empresas del sector ferroviario obtuvieron una importante quita, al punto que del total adeudado que ascendía a \$ 58.300.000, se terminó reconociendo una deuda de tan solo \$ 15.400.000 es decir, se pagó tan solo el 27% del dinero adeudado.

Un elemento vinculado a lo anterior y que llama poderosamente la atención es la velocidad con que TBA se recuperó de la crisis del 2001 ya que, según información periodística especializada, menos de dos años después de la crisis, en el años 2003, TBA habría repartido entre sus accionistas dividendos por \$ 80.000.000³⁴, a poco mas de un año del decreto 2075/02 que declaraba la “emergencia ferroviaria” e incorporaba a la empresa TBA a las beneficiadas por la tasa al gas oil, siendo una de las pocas empresas privatizadas que logró una objetiva recuperación de sus ingresos, privilegio no compartido por el resto de las empresas privatizadas quienes no gozaron del auxilio de beneficios económicos semejantes.

Las empresas de transporte gozan de un trato preferencial por parte del gobierno. Cada vez que los vaivenes económicos desequilibraron la ecuación financiera de las empresas de transporte, los empresarios del sector presionan y amenazan con un incremento tarifario. En este juego, es el estado el que siempre debe ceder y, por la vía del subsidio, mantener bajas las tarifas del transporte público de pasajeros, compensando al empresariado con subsidios en efectivo, rebajas a sus insumos (caso del gas oil pagado a precio diferencial) o rebajas fiscales. Este estado de situación no solo no mejora sino que tiende a mantenerse en el tiempo, sobre el tema el diario La Nación publicaba en octubre pasado lo siguiente:

“Entre subsidios directos e indirectos, el Estado repartirá el año próximo alrededor de \$ 25.000 millones. En el universo de beneficiados figuran los ferrocarriles, las empresas de transporte automotor, el campo, la industria, las compañías de energía, los desocupados, los pobres, los consumidores de electricidad y de gas.

Una parte de las subvenciones se adjudica mediante descuentos impositivos. El año próximo se distribuirán \$ 13.329 millones, una cifra 13,6% superior a la de 2005.

El Estado también dará ayudas directas. La administración pública nacional otorgará \$ 10.443 millones al sector privado y a empresas públicas, una cifra similar a la de este año. En forma paralela, los fondos fiduciarios repartirán 1139 millones.

Para las políticas de transporte automotor y ferroviario de la Secretaría de Transporte se entregarán \$ 308,7 millones para gastos corrientes y \$ 281,3 millones para inversiones. Este rubro comprende los subsidios a los operadores privados de los trenes metropolitanos de

³³ Ídem, Pág. 11.

³⁴ Ámbito Financiero, AmbitoWeb, Edición 1832, Sábado 5 de Noviembre de 2005, nota de Silvia Peco, ¿Plan para llamar la atención sobre un grupo empresario?

Buenos Aires, de modo de que mantengan congelado el precio de los boletos. También se subsidia al ferrocarril Belgrano”.³⁵

Pero ante el indefinido déficit y la aparente imposibilidad de las empresas de ferrocarriles para alcanzar su equilibrio financiero, en virtud de los poderes que le confiere la ley de emergencia financiera al Jefe de Gabinete de Ministros, Alberto Fernández, éste decidió en el mes de julio del corriente hacer un esfuerzo más y entregar a las empresas de ferrocarriles más dinero, para ello realizó un serie de transferencias de partidas presupuestarias, en este caso quienes sufrieron el recorte fueron la empresa estatal Central Nucleoeléctrica Argentina, quien fue privada de un monto de 63 millones de pesos destinados a terminar la central nuclear de Atucha II. Por otra parte, 21 millones de pesos destinados al desarrollo de un programa de energías alternativas no contaminantes (energía eólica) que se estaba desarrollando en la empresa estatal Enarsa, también fue recortada en beneficio del pago por parte del estado a las empresas ferroviarias. A juicio del gobierno se necesitaba *“cubrir la deuda acumulada en los últimos tres años por el reconocimiento de los mayores costos operativos que afrontaron las concesionarias ferroviarias del área metropolitana”*.³⁶ De esta forma, los problemas en materia energética por todos conocidos, son deliberadamente ignorados en procura de satisfacer las demandas de los empresarios del sector, trasladando recursos necesarios para el desarrollo energético en beneficio de las empresas ferroviarias de transporte, hipotecando el futuro inmediato del país, ante la crisis energética que se asoma en el horizonte. Cito el artículo publicado por el diario Clarín en el mes de agosto haciendo referencia al tema:

“Con fecha 27 de julio, la Jefatura de Gabinete transfirió partidas presupuestarias para cancelar subsidios y compensaciones tarifarias a los trenes de pasajeros. Esa medida bloqueó dos iniciativas ligadas a la generación eléctrica: por un lado, se usaron \$ 63,7 millones que estaban destinados a terminar Atucha; por el otro, se gastaron \$ 21 millones que iban a financiar un programa de energía eólica de la compañía estatal Enarsa”.³⁷

CUADRO DE SUBSIDIOS RECIBIDOS POR LAS EMPRESAS DE FFCC DURANTE EL AÑO 2004

Presupuesto año 2004 Subsidios a Ferrocarriles* Resolución 298/04 Ministerio de Planificación Federal	
Empresas	Subsidio en Millones de pesos por mes
Metrovías (Subtes y línea Urquiza):.	4,3 millones
TBA (Líneas Mitre y Sarmiento)	4,2 millones.
Ferrovías (Belgrano Norte):	3,3 millones
Metropolitano (Roca, San Martín y Belgrano Sur)	5,9 millones
Total anual subsidios	212.4 millones

Fuente: Diario Clarín 11.1.2004

(*) Estos montos fueron prorrogados para todo el año 2005 por Resolución 295/05 del Ministerio de Planificación Federal, hasta el 31 de diciembre del 2005.

³⁵ La Nación, edición del 23.10.2005, nota de Alejandro Rebossio, artículo “Cuentas Públicas”.

³⁶ Diario Clarín, 6.8.2005

³⁷ Ídem

Los montos representados en el cuadro anterior, correspondientes a los fondos entregados por el estado nacional en materia de subsidios a las empresas de transporte ferroviario privatizadas fueron prorrogados hasta el 31 de diciembre de 2005, y con toda seguridad también serán nuevamente prorrogadas para el año 2006. Pero no debemos olvidar que durante el año 2005 estas empresas tuvieron un nuevo beneficio y un gesto por parte del gobierno ya que por decisión del Ministro Fernández se produjo una ampliación en las partidas presupuestarias destinadas a subsidiar a las líneas de ferrocarriles, cito:

“La Jefatura de Gabinete les otorgó subsidios adicionales por 85,1 millones de pesos a las concesionarias de ferrocarriles metropolitanos y subtes. La ampliación de esos subsidios fue publicada ayer en el Boletín Oficial y aplicada en el marco de la delegación de facultades del Poder Legislativo al Ejecutivo, los llamados “superpoderes”.

La norma amplía las partidas asignadas al Ministerio de Planificación Federal, destinándolas a transferencias corrientes para Trenes de Buenos Aires (31 millones de pesos), Transportes Metropolitanos Belgrano Sur (17,5 millones), Metrovías (15,3 millones), Ferrovías (13,4 millones) y Transportes Metropolitanos General Roca (7,9 millones de pesos).³⁸

A los anteriores montos debemos sumarle los recientes 59,5 millones³⁹ otorgados como asistencia extraordinaria desde la Jefatura de Gabinete, gracias a las superpoderes otorgados por la ley de emergencia económica, elevando en un 32% (con relación al año 2004) de los fondos girados desde la Secretaria de Transporte a las empresas del sector.

MECANISMO DE SUBSIDIOS OBTENIDOS POR LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE (FF.CC. Y COLECTIVOS)

Compensación Tarifaria	Los que se llevan la mayor parte son las líneas urbanas de colectivos de todo el país. La compensación tarifaria —creada en mayo del 2002— trepa ahora a un promedio mensual de 42 millones de pesos. La distribución se efectúa sobre la base de los pasajeros transportados y los kilómetros recorridos. Para las empresas representa un ingreso mensual promedio de 2.000 pesos por ómnibus en actividad.
Gas Oil a precio diferencial	Por este mecanismo, los ómnibus, trenes y barcos locales de pasajeros pagan 85 centavos el litro de gasoil. La diferencia respecto al precio promedio del mercado, de \$ 1,40, es cubierta por el Estado e implica un desembolso de casi 30 millones de

³⁸ Diario Pagina 12, 28.7.2005

³⁹ Diario Clarín, 10.11.2005

	pesos por mes.
Todos los subsidios se otorgan en forma automática y las empresas sólo tienen que presentar una declaración jurada con los servicios que prestan y su situación ante el Fisco. ⁴⁰	

Fuente: Diario Clarín y datos de la CNRT.

COMPOSICIÓN ACTUAL DEL GRUPO PLAZA: Líneas y unidades
COMPENSACIÓN TARIFARIA

Empresa	Líneas	N° Unidades	Subsidio promedio recibido por unidad y por mes (\$2000)*
Transporte Automotor Plaza S.A.C.I.	Líneas Urbanas: 61, 62, 114, 124,133, 140, 143	323 unidades	646.000 \$
Corredor Interurbano a la Costa	Destinos: San Isidro – Retiro – Chascomús – Dolores – General Madariaga – Pinamar – Villa Gesell	20 unidades	40.000 \$
Mayo S.A. de Transporte Automotor	Línea 141	88 unidades	176.000 \$
Empresa de Transporte Mariano Moreno S.A.	Línea 36	64 unidades	128.000 \$
Transportes 104 S.A.	Línea 104	45 unidades	90.000 \$
Total Subsidio por mes			1.080.000 \$
Proyección Subsidio año 2005 Grupo Plaza			12.960.000 \$
(*)La distribución se efectúa en base de los pasajeros transportados y los kilómetros recorridos.			

Fuente: Confección propia basado en datos suministrados por la Secretaria de Transporte de la Nación

MECANISMO DE SUBSIDIO POR PAGO DIFERENCIAL DEL GAS OIL

Precio de Mercado del Gas Oil	Precio Diferencial pagado por las empresas	Diferencia pagada por el Estado
1, 40 \$	0,85 \$	0,55 \$

Fuente: Confección propia basado en datos suministrados por la Secretaria de Transporte de la Nación

⁴⁰ Diario Clarín, 27.2.2005

**DECRETO N° 675/2003 – GAS OIL A PRECIO DIFERENCIAL
SUMINISTRADO AL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS**

TBA

Razón Social	Fecha	Petrolera	Total de m3 de Gas Oil Obtenidos por TBA	Total de m3 de Gas Oil suministrados a los Ferrocarriles
-	Sin datos previos	-	-	
Trenes de Buenos Aires S.A.	Septiembre 2003	YPF	531.7	4.668.3
Trenes de Buenos Aires S.A.	Octubre 2003	YPF	557.2	4.739.7
Trenes de Buenos Aires S.A.	Noviembre 2003	YPF	557.2	4.654.4
Trenes de Buenos Aires S.A.	Diciembre 2003	YPF	540.9	4.647.6
Trenes de Buenos Aires S.A.	Enero 2004	YPF	558.9	4.753.6
-	-Sin datos-	-	-	
Trenes de Buenos Aires S.A.	Marzo 2004	YPF	558.9	4.786.0
-	-Sin datos-	-	-	
Trenes de Buenos Aires S.A.	Mayo 2004	YPF	517.2	4.590.9
Trenes de Buenos Aires S.A.	Junio 2004	YPF	507.1	4.523.0
Trenes de Buenos Aires S.A.	Julio 2004	YPF	534.6	4.677.5
Trenes de Buenos Aires S.A.	Agosto 2004	YPF	513.4	4.279.2
-	-Sin datos-	-	-	-
Trenes de Buenos Aires S.A.	Octubre 2004	YPF	542.8	4.465.9
Trenes de Buenos Aires S.A.	Noviembre 2004	YPF	553.0	4.577.2
Trenes de Buenos Aires S.A.	Diciembre 2004	YPF	553.0	4.591.9
Trenes de Buenos Aires S.A.	Enero 2005	YPF	578.1	4.625.3
Trenes de Buenos Aires S.A.	Febrero 2005	YPF	560.8	4.746.3
Trenes de Buenos Aires S.A.	Marzo 2005	YPF	600.3	4.590.9
Trenes de Buenos Aires S.A.	Abril 2005	YPF	515.7	4.352.6
Trenes de Buenos Aires S.A.	Mayo 2005	YPF	592.4	4.855.9
Trenes de Buenos Aires S.A.	Junio 2005	YPF	581.2	4.572.1
Trenes de Buenos Aires S.A.	Julio 2005	YPF	553.3	4.644.2
Trenes de Buenos Aires S.A.	Agosto 2005	YPF	554.4	4.418.5
Trenes de Buenos Aires S.A.	Septiembre 2005	YPF	497.3	4.545.6
Trenes de Buenos Aires S.A.	Octubre 2005	YPF	581.6	4.567.9
Total de m3 obtenidos por TBA (*) 12.641.000 litros, 1 metro cúbico = 1000 litros			12.641 m3*	
Total de m3 suministrados por las petroleras				105.874,5 m3
12.641.000 X 0,55 \$ = 6.952.550 \$			6.952.550 \$	

Fuente: Confección propia basado en datos suministrados por la Secretaria de Transporte de la Nación

V. Y ahora: Southern Winds

Durante las últimas semanas se difundió la noticia en el ambiente empresario que la línea aérea Souther Winds, manejada por los hermanos Juan y Christian Maggio, (actualmente procesados por el caso de las valijas que transportaban 60 kilogramos de cocaína que viajaron a España a través de dicha aerolínea), sería vendida a un grupo inversor interesado en adquirir la compañía. Este grupo es Parque Inversiones⁴¹ de reciente formación, vinculado al Grupo Cirigliano, quien en octubre firmó un contrato de asesoramiento y gestión financiera con Souther Winds.⁴² Este precontrato es la llave para acceder a la línea aérea y con esa llave el Grupo Cirigliano pretende entrar al negocio aerocomercial, nuevo emprendimiento en el abanico de negocios vinculados al transporte, área en donde este grupo se mueve con comodidad, en virtud a su larga experiencia y al personal conocimiento de los funcionarios relacionados con la cartera oficial de transporte.

En materia de actividad aerocomercial argentina se encuentra subrepresentada, tanto a nivel regional como mundial, en los últimos quince años las empresas argentinas que operaban en el sector han ido disminuyendo paulatinamente, dando paso al capital extranjero, disminuyendo las rutas y el número de aeronaves en vuelo. En un escenario mundial de alta competencia, compañías aéreas de reconocida trayectoria y solvencia financiera han quebrado, dado el actual panorama de incremento de costos operativos, incremento en los combustibles y refacciones, y la marcada disminución del volumen de pasajeros transportados. En este escenario tan dificultoso (aún para las líneas áreas más conocidas y poderosas del mercado aerocomercial mundial) la posibilidad de éxito de un grupo sin previa experiencia en el sector y con los antecedentes que posee el Grupo Cirigliano respecto del gerenciamiento de actividades de menor complejidad operativa, resultan por demás remotas.

Es preocupante que una línea aérea termine siendo gerenciada por un grupo empresario que, como ha sido demostrando, repetidamente incumple con las responsabilidades asumidas en los contratos de concesión y hace caso omiso a las recomendaciones comunicadas por los organismos de control. Con el agravante que de reproducir el tipo de gerenciamiento llevado adelante por el Grupo en la operación de la empresa TBA, en cuanto a minimización de gastos y maximización de beneficios por la vía de la desinversión, la falta de mantenimiento, y el uso de los materiales hasta el límite máximo de su vida útil, ocasionaran indefectiblemente que la empresa termine en una tragedia.

Qué merito posee este grupo empresario para dirigir una compañía aérea, cuando no han logrado que empresas de menor complejidad técnica-operativa funcionen en condiciones óptimas y presten un servicio de calidad. Y menos aún han logrado el equilibrio económico financiero necesario que les permita independizarse de la mano protectora del estado a través de toda clase de subsidios y beneficios. Por otra parte, según trascendió sería el Banco Nación (se hablan de 150 millones de pesos) quien financiaría a Parque Inversiones (es decir Grupo Cirigliano) para poder adquirir mediante la modalidad de leasing (alquiles con opción de compra) las aeronaves

⁴¹ A la fecha no registra datos en la página Web de la Inspección General de Justicia.

⁴² Clarín 26.10.2005

necesarias para reactivar la aerolínea, ya que actualmente SW sólo cuenta con una sola aeronave (un Boeing 737 con demasiadas horas de vuelo).

Pero el escenario es propicio para que este grupo empresario pretenda realizar un negocio, todos los elementos concurren para que SW sea el tipo de empresa ambicionada, dadas las condiciones en extremo favorables para la adquisición: una empresa quebrantada pero de estructura ya existente, con el consiguiente ahorro de los gastos que ocasiona armar una empresa desde cero; un bajo precio de adquisición, dados el desastroso estado financiero de la compañía que adeuda 50 millones de dólares, la virtual destrucción del bienes intangible que representa el nombre de la línea aérea al quedar vinculada ésta con el escándalo de las narcovalijas, y con sus principales directivos procesados (Juan y Christian Maggio); no se adeudan sueldos, los 900 empleados tiene los sueldos al día (pagados por el estado en virtud del acuerdo de cooperación con Lafsa, suma que asciende a 3 millones de pesos mensuales)⁴³; subsidios a los combustibles (SW recibió mas de 70 millones de pesos en combustible subsidiado⁴⁴); y la promesa de líneas de crédito para la compra de las necesarias -hoy inexistentes- aeronaves de pasajeros a través de leasing. Y la mejor parte del negocio, el visto bueno del Secretario de Transporte Ricardo Jaime.

La matriz del negocio se mantiene y reproduce: negocios hechos con capitales que se nutren de fondos públicos. Como en el caso de TBA, donde fondos públicos que son otorgados para subsidiar la prestación de un servicio, son redireccionados hacia negocios privados. Ahora fondos públicos (Banco Nación) son otorgados a través de un crédito para que el Grupo Cirigliano se quede con SW y refloten la empresa en beneficio personal, negocio de alto riesgo ya que a la desalentadora situación financiera de la línea aérea (línea sin aviones), se le suma el escándalo de la vinculación de la empresa con el narcotráfico. Pero negocio apetecible al fin, ya que se volara con combustible y sueldos subsidiados por el estado. ¿Dónde queda el riesgo empresario, donde el capital privado, donde la inversión? Las obligaciones de pago a ser contraídas por el futuro crédito ¿serán canceladas con los subsidios que les entrega el estado por TBA? Una vez más, para una parte del empresariado argentino, el mejor socio es el estado, quien con fondos públicos financia negocios privados. Entender esta relación es entender los últimos treinta años de la historia argentina. Para el seudo empresario nacional, entender cuales son los privilegios que brinda estar cerca del poder político, es entender la quintaesencia de hacer grandes negocios en argentina.

⁴³ *Ámbito Financiero*, *Ámbito Web*, Edición 1832, Sábado 5 de Noviembre de 2005, nota de Silvia Peco, ¿Plan para llamar la atención sobre un grupo empresario?.

⁴⁴ Respuesta del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios ante una solicitud de informes por parte del Bloque Frente para el Cambio: “El aporte para gastos de combustible, desde el 3 de septiembre de 2003 hasta el 2 de marzo de 2005, fue de 71.167.779 (setenta y un millones ciento sesenta y siete setecientos setenta y nueve pesos)”. Jefatura de Gabinete de Ministro, Informe N° 64, punto “I”, Marzo 2005, Pág. 565.

VI. Ojos Bien Cerrados

La pésima actuación por parte de los funcionarios públicos que ocupan cargos de responsabilidad en la Secretaría de Transporte, como en el caso del señor Secretario de Transporte Ricardo Jaime o del Subsecretario de Transporte Ferroviario Julio Tito Montaña, quienes con su actitud condescendiente y sospechosamente tolerante permiten la constante degradación de las condiciones de prestación de los servicios y del nivel de seguridad con los que operan las empresas, genera como resultado la continuidad en el manejo negligente de los servicios ferroviarios por parte de los empresarios. Esta connivencia entre funcionarios sospechados y empresarios inescrupulosos repercute en la credibilidad de las instituciones y en el nivel de confianza de los ciudadanos en los organismos de control del estado.

La extensa lista de actuaciones realizadas por la Auditoría General de la Nación, en donde se evidencian las irregularidades cometidas por las empresas ferroviarias privatizadas en general y por TBA en particular, era perfectamente conocida por el Secretario de Transporte Ricardo Jaime, como también era conocida la demanda penal por parte del Defensor del Pueblo de la Nación, Eduardo Mondino, con fecha 28/07/2005, ante el juzgado en lo Contencioso Administrativo Federal N° 3, contra las empresas ferroviarias privatizadas. Pese a estas denuncias, las autoridades continúan llevando adelante una sistemática política de inacción y silencio.

La ambición desmedida de algunos empresarios no es contenida por los funcionarios públicos, lejos de ello, es incentivada ante la falta de sanciones y la entrega discrecional de subsidios. En último término, el responsable por esta política es el señor Presidente de la Nación, Néstor Kirchner, quien pese a las críticas y ante una gestión tildada de todo menos de eficiente o exitosa, decide mantener en su cargo a un funcionario tan cuestionado como Ricardo Jaime, quien en su gestión al frente de la Secretaría de Transporte solo a acumulado críticas y causas penales. Nadie puede explicar porqué a pesar del descontrol de las empresas de transporte, de los incumplimientos, del funcionamiento fuera de la normativa indicada de las empresas, del escándalo de las valijas con 60 kilos de cocaína de Southern Winds, y de los recientes incidentes en la estación de Haedo (cuando usuarios enfurecidos destruyeron dos formaciones de TBA cansados del pésimo servicio), por qué pese a todo, el Presidente Kirchner se obstina en sostener a Ricardo Jaime en su cartera. Esta confianza y amistad incondicional no deja de generar suspicacias. Los largos años de amistad entre el actual Presidente de la Nación y el funcionario, parecen darle las garantías necesarias a éste último como para atreverse a asegurar, con completa liviandad, su propia permanencia indefinida frente a la Secretaría de Transporte; o como cuando con arrogancia se atreve a manifestar: *“el Presidente puede pedirme cualquier cosa, excepto la renuncia”*⁴⁵

⁴⁵ El Ojo Digital, 02.10.2005 Nota: “Ricardo Jaime, sin excusas”.

Informes de la Auditoria General de la Nación
Vinculados a Líneas Ferroviarias Concesionadas⁴⁶

015/1998
019/1998
147/1998
066/1999
204/200
218/2001
023/2002
092/2002
064/2003
201/2003
Junio 2003 Informe AGN remitido al Poder Ejecutivo Nacional sobre Concesiones
013/2004
014/2004
084/2004

⁴⁶ Auditoria General de la Nación.