

GRUPO CIRIGLIANO – TBA – ESTADO

Responsabilidades ineludibles



DIPUTADO PROVINCIAL

RICARDO VAGO

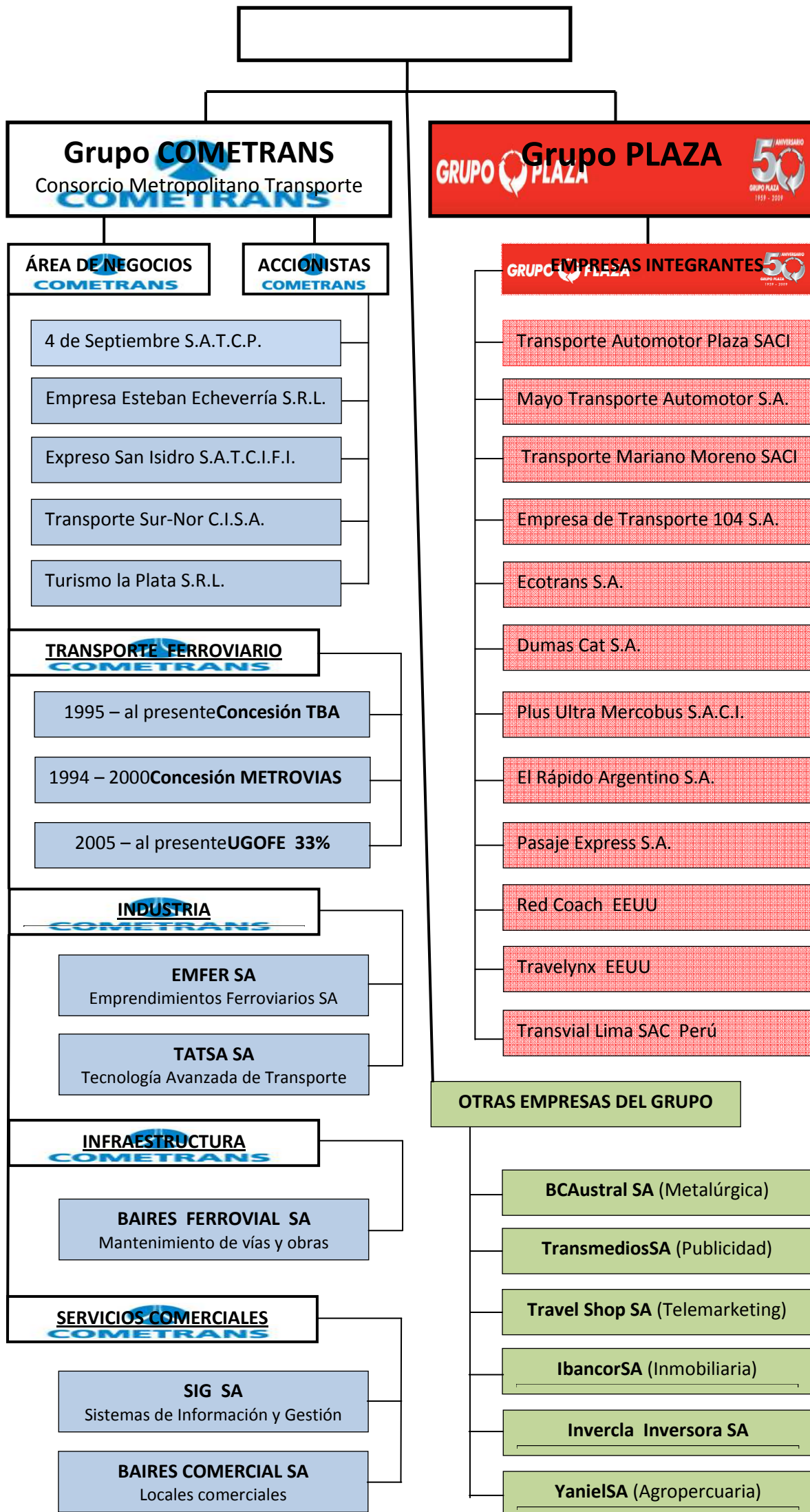
FAP

Frente Amplio Progresista

INDICE

Resumen Ejecutivo	
Informe Analítico	2
PARTE 1 Radiografía económica del Grupo Cirigliano	
Esquema de constitución del Holding Empresario.....	2
Grupo Plaza Líneas de Autotransporte de Pasajeros.....	3
Negocios del Grupo Cirigliano.....	4
Sociedades y empresas de los hermanos Mario y Claudio Cirigliano.....	5
Causas penales que vinculan al Grupo Cirigliano con Ricardo Jaime.....	7
PARTE 2 Concesión de las Líneas Sarmiento y Mitre a TBA, las advertencias y las irregularidades detectadas por la Auditoria General de la Nación	
Informes de los Organismos de Control. Resumen de las Recomendaciones y Conclusiones de los Informes de la Auditoria General de la Nación años 2002, 2003, 2008, 2012.....	8
Responsabilidades concurrentes entre la Empresa Trenes de Buenos Aires SA, el Órgano de Control y el Poder Político.....	12
Conclusión	16

Esquema de constitución del Holding Empresarial



 **Grupo Plaza (Líneas de Autotransporte de Pasajeros)**

SERVICIOS URBANOS	
Razón Social	Líneas
Transporte Automotor Plaza S.A.C.I.	61,62,114,124,133,140,143 (Bahía Blanca 502, 503, 504, 505, 506, 509, 512, 513, 516, 517, 518, 519A)
Mayo Transporte Automotor S.A.	141
Transporte Mariano Moreno S.A.C.I.	36
Transporte 104 S.A.	104, 174
Expreso Esteban Echeverría S.R.L.	306
Transporte Sur-Nor C.I.S.A	15
Expreso San isidro S.A.T.C.I.F.I.	168
4 de Septiembre S.A.T.C.P.	37
Ecotrans S.A.	136, 153, 163, 253, 317, 321, 322, 503, 635
Turismo La Plata S.R.L.	Charter
Total 1.249 Unidades Empleados 3.731	

SERVICIOS INTERURBANOS	
Razón Social	Líneas
Transporte Automotor Plaza S.A.C.I.	Larga distancia Línea 129
Dumas Cat S.A.	Larga distancia
Plus Ultra Mercobus S.A.C.I.	Media y Larga distancia
El Rápido Argentino S.A.	Larga distancia
Total 459 Unidades Empleados 1.233	

SERVICIOS EN EL EXTERIOR	
Razón Social	Ubicación
Travelynx	Es una empresa con 40 años en EEUU especializada en servicios de charter, Grupo Plaza realiza su managment. http://www.travelynxusa.com/
Grupo Plaza División Internacional Red Coach	RedCoach es una compañía de ómnibus de lujo con sede en Orlando, Florida, EEUU y presta el servicio de transporte a Fort Pierce, Fort Lauderdale, Gainesville, Miami, Naples, Ocala, Orlando, Tallahassee, Tampa y West Palm Beach. La dirige Florencia Cirigliano (hija) http://www.redcoachusa.com/
Grupo Plaza División Internacional Transvial Lima SAC	Conjuntamente con la Empresa Municipal de Transporte de Madrid SA, Grupo Empresarial G9 SA, Ecologico Vial SA y Grupo Plaza Inversiones SA participan del Sistema Metropolitano de Transporte de la ciudad de Lima, Perú. A esta empresa le vendieron 154 OmnibusTatsa GNC.

Negocios del Grupo Cirigliano

La Ley 23.696 de Reforma del Estado y emergencia Administrativa, sancionada el 17 de Agosto de 1989, fue el inicio del proceso de desguace del Estado y de apropiación de empresas y servicios por parte de audaces grupos pertenecientes al establishment económico. Muchos de estos grupos eran viejos conocidos como los Roggio, PérezCompanq, Macri o Bulgeroni, pero también había grupos recién llegados al escenario económico del país, entre este grupo de “nuevos empresarios” se encontraban los hermanos Mario y Claudio Cirigliano quienes gracias a contactos políticos y “facilitadores” lograron quedarse con importantes activos a precio vil. Estos negocios, donde brillaba por su ausencia el riesgo empresario dieron inicio a una larga relación que los hermanos Cirigliano mantuvieron con las distintas administraciones del Estado Nacional (Menem, De La Rúa, Duhalde y Kirchner) A continuación un breve recontó de los mismos:

(1993)Cometrans SA (Consortio Metropolitano de Transporte) “gana” la licitación pública por la cual se enajenaba el predio y los activos de la Fabrica Militar General San Martín localizada en San Martín, provincia de Buenos Aires, perteneciente a Fabricaciones Militares (creada por el General Manuel Sabio en el año 1947) la cual fabricaba material de precisión para el ejército, además contaba con una sección dedicada a fabricar eclisas, anclas y tirafondos para vías, paragolpes para motoniveladoras, barreras automáticas y elementos de señalización ferroviaria, remodelación y reparación de coches subterráneos¹. En dicho predio (de 131.500 m²) Cometrans instalo **EMFER SA** (Emprendimientos Ferroviarios) empresa dedicada al mantenimiento, reparación y construcción de material ferroviario. También en dicho predio funciona **TATSA SA** (Tecnología Avanzada de Transporte) donde el grupo fabrica carrocerías de colectivos (la serie de coches Puma).

(1994)Cometrans forma una UTE (Metrovias) con el Grupo Roggio y juntos ganan la concesión de las cinco Líneas de Subterráneos de la Ciudad (A, B, C, D y E), el Premetro y el Ferrocarril General Urquiza. Mario Cirigliano fue gerente de la empresa hasta el año 2000 cuando el grupo se desvinculo de Metrovias.

(1995)Cometrans gana la licitación de los Servicios Nº 1 y Nº2 Líneas Sarmiento y Mitre. Creación de TBA (Trenes de Buenos Aires SA)

(1998)Cometrans gana la concesión del Metro de Río de Janeiro, Brasil, el que explota a través de la firma OppotrânsConcessaoMetroviária S.A. hasta el año 2007.

(1999)Cometrans gana la licitación para la puesta en valor del Hall Central de la terminal Retiro del Ferrocarril Mitre.

(2001) El Grupo Cirigliano poseía la aseguradora “La Uruguaya Argentina SA” que venía con dificultades económicas, en 1998 compran la empresa aseguradora “La Porteña SA” y la redenominan “LUA La Porteña”. En el 2000 LUA adquiere la aseguradora “Omega” y se queda con el 12% del mercado. EN 2001 el Superintendente de Seguros de la Nación Juan Pablo ChevallierBoutell decide sancionar a LUA por una serie de incumplimientos y la inhabilita para continuar emitiendo pólizas. El Ministro Cavallo en persona intercedió a favor de LUA, la que continuó funcionando, y le pidió la renuncia a Boutell. En 2003 LUA fue liquidada por la S.S.N. dejando a miles de danmificados.

(2005) Con la rescisión del contrato de concesión a la empresa Transporte Metropolitano, por Decreto 798/04, de la Línea General San Martín, se crea la Unidad de Gestión Operativa de Emergencia (UGOFE) para gestionar el funcionamiento de la misma. De ella participan TBA, Ferrovias y Metrovias, cobrando honorarios por la gestión operativa. Posteriormente, en el año 2007, por Decreto 591/07 (Línea General Roca) y Decreto 592/07 (Línea Belgrano Sur) el gerenciamiento de estas líneas también pasa a la UGOFE.

¹<http://www.ejercito.mil.ar/sitio/ejercito/efemeride.asp?mes=abril>

(2005) Escandalo por las narcovalijas de SouthernWinds (SW) y corte de subsidios. La empresa está al borde de la quiebra de dejar 900 trabajadores en la calle con el consiguiente conflicto social y gremial. Los Cirigliano le hacen un favor al gobierno de Néstor Kirchner, durante un año abonan los sueldos de SW (1 millón de dólares al mes). En el ínterin los Cirigliano crean una empresa de aeronavegación SafeFly con la intención de absorber el personal de SW y entrar en el negocio aerocomercial. Finalmente queda todo en la nada, pero se gana tiempo para que el conflicto se diluya. Buena parte del personal de SW es incorporado a las empresas del Grupo Cirigliano, esto explicaría en parte el notable incremento de personal de TBA.

(2009) India: TATSA y AshokLeyland firmaron acuerdo para producir ómnibus en India y camiones en Argentina.

(2009) China: Sociedad con la empresa industrial automotriz King-long de China. TATSA junto con King-long fabrican 154 buses para Transvial Lima SAC de Perú.

(2009) Cometrans instala oficinas en Qatar.

(2010) Negocio de los Decodificadores de Televisión Digital. El Grupo logra participar quedándose con un tercio de la construcción de 330.000 decodificadores (1.2 millones en total) para el "Sistema de Televisión Digital Terrestre TDT", sistema de televisión digital promovido por el gobierno a un precio de 160 millones de pesos. Entran al negocio como Consorcio New Tronic, el que integra Cometrans junto con otros cuatro socios que son Ayex, New Tronic, Infobizz y Structure Intelligence.

(2010) Negocio de la construcción de coches doble piso para la Línea Sarmiento. Construcción de 25 formaciones de 9 coches a un costo de 1.200 millones de pesos.

(2011) Qatar: Joint Venture con Aamal Company Q.S.C. para participar del desarrollo y operación del sistema ferroviario que unirá Qatar con los Estados Árabes del Golfo. A su vez la filial Cometrans Qatar habría sido quien diseñó junto con el Ministerio de Planificación Federal la importación de GNL por un monto de 8 millones de dólares diarios.²

Sociedades de los hermanos Mario y Claudio Cirigliano



Nombre: **CIRIGLIANO, MARIO FRANCISCO**

DNI: 13.799.416 T

CUIT: 20-13.799.416-0

Fecha de Nacimiento: 09/06/1959

Edad: 52 Años

Actividad Principal AFIP: 741401 - Servicios de Asesoramiento, Dirección y Gestión Empresarial Realizados por Integrantes de los Órganos de Administración y/o Fiscalización en Soc. Anónimas

F. Inicio: 01/09/1994

²http://www.perfil.com/contenidos/2012/02/23/noticia_0013.html

Actividad Secundaria AFIP:749900 - Servicios Empresariales NCP

F. Inicio:01/01/2006

Sociedades que Integra:

- **BCAustral SA**, 2008, Socio fundador. Actividad: Actividades metalúrgicas en general y trabajos mecánicos, eléctricos. Electromecánicos, electrónicos y neumáticos en general; la prestación de servicios técnicos de ingeniería ferroviaria y de subterráneos, comprendiendo proyectos, consultoría, estudios de viabilidad.
- **Transmedios SA**, 2007 Socio fundador (representando a Grupo Plaza Inversión SA). Actividad: Producciones publicitarias, artísticas, comerciales, culturales, recreativas, deportivas y/o periodísticas, pudiendo utilizar a tal fin todos los medios de difusión y comunicación.
- **Travel Shop SA**, 2007, Socio fundador (representando a Grupo Plaza Inversión SA) Actividad: Explotación del negocio de desarrollo, producción, importación, exportación y ventas mayoristas y minoristas de productos apropiados para ser comercializados a través de técnicas de marketing directo y telemarketing.
- **Grupo Plaza de Inversión SA**, 2007, Presidente. Actividad: Canaliza los aportes de capital del grupo para inversiones en el país y en el exterior en el área transportes.
- **LUA Seguros La Porteña SA**, 2001, Presidente. Actividad: Seguros. En estado de liquidación forzada ordenada por la SSN desde el año 2006³.
- **CFI Company of FiduciaryService SA**, 2001, Presidente, Actividad: Fondos Fiduciarios. Estaría integrada por los socios Century V.L.L.C., Cometransy Spriggs, vinculada a su vez con la empresa Lua Seguros La Porteña SA.
- **Transporte Automotor Plaza SACEI (Grupo Plaza)**, 2001, Presidente. Actividad: Autotransporte de pasajeros.
- **Empresa de Transporte 104 SA**, 1999, Presidente. Actividad: Autotransporte de pasajeros.



Nombre: **CIRIGLIANO, SERGIO CLAUDIO**

DNI: 17.199.385 C

CUIT: 20-17.199.385-8

Fecha de Nacimiento: 18/03/1964

Edad: 47

³<http://www.ssn.gov.ar/storage/Registros/Aseguradoras/Liquidaciones/forzosa.htm>

Actividad Principal AFIP:741401 - Servicios de Asesoramiento, Dirección y Gestión Empresarial Realizados por Integrantes de los Órganos de Administración y/o Fiscalización en Soc. Anónimas

F. Inicio: 01/01/1999

Actividad Secundaria AFIP: 749900 - Servicios Empresariales NCP

F. Inicio: 01/05/2005

Sociedades que Integra:

- **Ibancor SA**, 2009, Presidente. Actividad: Compra, venta, permuta, explotación, alquiler o arrendamiento, y administración de bienes inmuebles, urbanos y rurales, urbanizaciones, loteos, fraccionamientos.
- **BCAustral SA**, 2008, Socio fundador. Actividad: Actividades metalúrgicas en general y trabajos mecánicos, eléctricos. Electromecánicos, electrónicos y neumáticos en general; la prestación de servicios técnicos de ingeniería ferroviaria y de subterráneos, comprendiendo proyectos, consultoría, estudios de viabilidad.
- **Invercla Inversora SA**, 2008, Socio Fundador. Actividad: La inversión y aporte de capitales en sociedades o empresas o agrupaciones o uniones de empresas, constituidas o a constituirse, en el país o en el exterior.
- **Grupo Plaza de Inversión SA**, 2007, Vicepresidente. Actividad: Canaliza los aportes de capital del grupo para inversiones en el país y en el exterior en el área transportes.
- **Cometrans SA**, 2005. Presidente. Actividad: Holding de empresas de Transporte y actividades vinculadas a esta actividad, incluyendo reparación y fabricación de unidades.
- **Yaniel SA**, 2005, Presidente. Actividad: Agropecuaria, cría de ganado bovino y producción de leche, y cultivo de cereales.
- **Trenes de Buenos Aires SA**, 2001, Presidente. Concesión Servicios Nº1 y Nº2 Líneas Ferroviarias General Sarmiento y General Mitre.
- **Transporte Automotor Plaza SACEI (Grupo Plaza)**, 2001, Gerente. Actividad: Autotransporte de pasajeros.

Causas penales que vinculan al Grupo Cirigliano con Jaime⁴

CAUSA 11.616/03 Defraudación a la administración pública. Están imputados Jaime, Taselli, Montaña (ex - subsecretario transporte) y Claudio Cirigliano, se investiga si Jaime otorgo subsidios a empresas ferroviarias a pesar de un informe que aconsejaba lo contrario (Montaña) quien luego se desdijo y redacto un informe diciendo todo lo contrario y autorizando los subsidios.

CAUSA 10740/06 Incumplimiento de deberes de funcionario público. El Fiscal Pollicita requirió se investigue a Jaime por no haber controlado que las empresas de colectivos y trenes cumplan con la legislación de acceso a los discapacitados.

CAUSA 4973/09 Abuso de Autoridad e Incumplimiento de deberes de funcionario público. El Fiscal Pollicita investiga el otorgamiento de subsidios al Grupo Cirigliano y la utilización de micros de Plaza para el transporte de militantes a los actos del kirchnerismo, y el incumplimiento de la adaptación de las estaciones para el acceso de personas discapacitadas.

CAUSA 1219/09 Trenes y Subterráneos s/ defraudación contra la administración pública. Se investiga el modo en que se otorgó la concesión de los ramales de la UGOFE a las

⁴ Fuente: Lavieri, Omar: El Rekaudador. Ed. Planeta. 2011

empresas TBA, Metrovias y Ferrovias y si se pagaron sobrepagos en la reconstrucción de 120 vagones del ferrocarril Belgrano Norte (Ferrovias)

CAUSA 2160/09 Dativas, viajes en avión realizados por Jaime y costeados por Sergio Cirigliano. El Fiscal Marijuan solicito el diciembre del 2010 la elevación a juicio.

CAUSA 3927/11 Abuso de Autoridad e Incumplimiento de deberes de funcionario público. En relación a la actuación de Jaime en el traspaso de la empresa de colectivos EcoTrans al Grupo Cirigliano.

CAUSA 1413/11 Se investiga si Jaime y Vázquez (asesor y testaferro de Jaime) recaudaron dinero negro para las campañas electorales del kirchnerismo. Esto surge de mails encontrados en la computadora de Vazquez, quien le pedía coima a las empresas españolas a cambio de la compra de material ferroviario.

Informes de los Organismos de Control

A continuación y en forma resumida expondremos las conclusiones a las que llego la Auditoria General de la Nación en cuatro diferentes informes a lo largo de diez años. Como se podrá comprobar, la AGN detecto sistemáticamente siempre los mismos incumplimientos y las mismas problemáticas, sin que con el paso del tiempo se logren mejoras substanciales y se corrija el accionar de la administración general por parte de TBA de los servicios entregados en concesión.

Actuación AGN 2002-092 Estudio Especial Año 2002
Principales Conclusiones
<p>Capacidad empresarial. Al momento de la firma del Contrato de Concesión, el Estado se comprometió a financiar las Inversiones por un monto aproximado de \$ 349 millones. Con las modificaciones introducidas por la Primera Addenda, la inversión ascendía a \$ 2.140 millones aproximadamente, que representaba un incremento del 612% con respecto al monto original. y con las de la Segunda Addenda a \$ 1.467.388.000,00, que representa un incremento del 420% con respecto al monto original. Cabe reflexionar sobre la estructura empresarial requerida para gerenciar inversiones de tamaño envergadura.</p> <p>Indeterminación de los precios finales de cada obra y/o provisión previstos. Del estudio de la Addenda no surge que se haya efectuado un análisis sobre la razonabilidad de los precios determinados por el Concesionario para cada obra. Asimismo las obras a largo plazo, cuyo costo total se fijó en \$363.149.000, si bien posteriormente fueron eliminadas en la segunda Addenda, no estaban identificadas en la Primera Addenda.</p> <p>Selección de contratistas y proveedores para efectuar las Inversiones. La metodología prevista en la Addenda limita la intervención de la A.A. solamente al “visado” de los Pliegos de Bases y Condiciones y en la Preadjudicación.</p> <p>Mantenimiento. Se detectaron incumplimientos al cronograma de mantenimiento ofertados 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.</p>
Actuación AGN 17-03

Recomendaciones

Mantenimiento I. Exigir al Concesionario la presentación, en tiempo y forma, de los Planes de Mantenimiento Anual según lo previsto contractualmente.

Mantenimiento II. Intimar a la empresa concesionaria para que de cumplimiento a las tareas de mantenimiento, que garanticen la correcta conservación de los bienes concesionados y la seguridad operativa del sistema.

Mantenimiento III. Intimar a la realización de tareas programadas, que surjan de una planificación de mantenimiento preventivo contemplando la totalidad de las rutinas establecidas para el material rodante.

Mantenimiento IV. Instar a TBA a incrementar los recursos aplicados en mantenimiento, con el fin de revertir el deficitario estado de conservación de los bienes concesionados

Confort y Seguridad I. Exigir al Concesionario que los Planes de Mejoramiento de las Condiciones de Confort y Seguridad establecidos en la Resolución N° 126/03-M.Prod. , contemplen especificaciones técnicas (detallando técnicas constructivas y materiales a utilizar), de tal forma que se garantice una adecuada calidad

Confort y Seguridad II. Intimar al Concesionario a dar cumplimiento a los Planes de Mejoramiento de las Condiciones de Confort y Seguridad, en tiempo y forma. Asimismo, aplicar las sanciones que correspondan por los incumplimientos de los cronogramas de obras contenidos en los planes trimestrales.

Conclusiones

El Concesionario no cumple con las obligaciones inherentes al mantenimiento del sistema concesionado. Esta afirmación se sustenta en:

a) La no-presentación de los programas de mantenimiento, incumplimiento que denota la ausencia de una planificación de las tareas de mantenimiento tendiente a un correcto estado de conservación de los bienes cedidos en concesión, hecho que significa, además, una fuerte limitación para el organismo regulador que imposibilita el control y seguimiento de dichos programas.

b) La gestión de la empresa concesionaria puede caracterizarse como ineficaz a juzgar por el deficitario estado general de conservación que presenta el sistema. En este sentido, la misma ha carecido de intervenciones oportunas y de carácter preventivo, aspecto que se manifiesta por el incumplimiento de las rutinas de mantenimiento previstas contractualmente; el accionar del Concesionario se ha limitado a la reparación de eventualidades o deficiencias puntuales observadas por la CNRT.

c) La asignación de recursos, en el período auditado, evidencia una caída de los egresos destinados a mantenimiento y una disminución en las tareas de mantenimiento y del personal afectado a las mismas. Lo expuesto se ve confirmado en el análisis del indicador

“costo de mantenimiento por Km”, el cual ha disminuido de \$ 3,69 en el 2000 a \$ 1,74 en el 2002.

d)- La propia empresa concesionaria reconoce el estado de deterioro de los bienes concesionados, a la vez que invoca como justificativo las circunstancias que desembocaron en la declaración de la emergencia ferroviaria, que si bien pueden admitirse como un atenuante de su responsabilidad, no deberían aceptarse en una relación directa causa efecto como lo presenta TBA.

Actuación AGN 467-06 / 2008-023

Año 2007

Recomendaciones

Exigir al Concesionario la presentación, en tiempo y forma, de la documentación prevista contractualmente.

Mantenimiento I. Intimar a TBA para que de cumplimiento a las tareas de mantenimiento, que garanticen la correcta conservación de los bienes concesionados y la seguridad operativa del sistema.

Mantenimiento II. Instar a la realización de tareas programadas, que surjan de una planificación de mantenimiento preventivo contemplando la totalidad de las rutinas establecidas para el material rodante

Mantenimiento III. Efectuar las tareas de control acordes a las metas físicas que se planifican como compromiso a cumplir por el Órgano de Control.

Mantenimiento IV. Constatar, por medio de los procedimientos de verificación necesarios, la efectiva implementación de las medidas correctivas que se informan, o bien, efectuar un seguimiento de las deficiencias detectadas oportunamente a fin de advertir su estado en relación a la seguridad operativa que debe salvaguardar el sistema.

Seguridad. Instar al Concesionario a solucionar la problemática que genera para la seguridad de los pasajeros del servicio, la circulación de trenes con sus puertas abiertas.

Conclusiones

La Empresa TBA no ha efectuado en su totalidad, la presentación de los Planes de Mantenimiento referidos al período auditado, conforme a lo establecido contractualmente y a los lineamientos del Órgano de Control. Más aun, tampoco dio respuestas a los pedidos de aclaración y/o adicionales que se le efectúan sobre la documentación entregada. Asimismo, ha efectuado algunas presentaciones de informes, de los avances que se registran, en forma irregular, sin contemplar la periodicidad exigida por contrato. Ante la situación descrita, la CNRT no adoptó las medidas suficientes para que se reviertan estos incumplimientos.

Los distintos componentes del sistema de vía presentan un estado deficitario, ante lo cual, y como paliativo de la situación, se impone restricciones a las velocidades máximas de circulación.

En cuanto al material rodante, TBA no realiza un mantenimiento adecuado. Tampoco brinda respuesta técnica, en tiempo y forma, a las irregularidades detectadas por la CNRT mediante sus inspecciones de seguridad a dicho material; constatándose además, que las unidades que se utilizan para la prestación del servicio, presentan anomalías que afectan el confort de los usuarios.

A juzgar por el deficitario estado general de conservación que presenta el sistema, la gestión del Concesionario puede caracterizarse como ineficaz, dado que no se observa para el mantenimiento, una respuesta técnica acorde al estado en que se encuentran los bienes concesionados.

Actuación AGN 303-09 / 2012-016

Año 2012

Recomendaciones

Subsidios I. Aplicar la mecánica de redeterminación del monto del subsidio contemplada en el marco normativo vigente. (N del A: El Contrato de Concesión establece que las

solicitudes de redeterminación de subsidios deben resolverse en 30 días. La mora incurrida por la Autoridad de Aplicación termina perjudicando al Estado. En la página 65 del Informe AGN 303/09 hay un caso donde contabilizando 7 expedientes de redeterminación de precios, el capital reconocido era de \$ 208.035.571 y los intereses acumulados de \$ 59.334.760, es decir, la erogación del Estado será de \$ 267.370.331 un 28,5% más que si hubiera pagado en tiempo y forma)

Subsidios II. Despejar la incertidumbre respecto de las solicitudes de redeterminación de precios de las obras, de modo tal de contribuir a normalizar los atrasos verificados en su ejecución. (N del A: a fin de evitar el incremento en el pago de intereses por resarcimientos retroactivos y redeterminación de precios. El Estado demora el pago y luego debe pagar la suma requerida más intereses, a mayor demora del pago, mayores intereses, incrementando innecesariamente la erogación final por parte del Estado. ¿Ineficiencia o connivencia?)

Subsidios III. Procurar que los análisis de costos llevados a cabo por la CNRT con el objeto de determinar la razonabilidad de las ofertas, sean realizados de modo tal de facilitar y garantizar la comparabilidad con lo cotizado

Mantenimiento I. Exigir al Concesionario la presentación, en tiempo y forma, de la documentación prevista en el Contrato y la normativa vigente

Mantenimiento II. Intimar a TBA para que de cumplimiento a las tareas de mantenimiento, que garanticen la correcta conservación de los bienes concesionados y la seguridad operativa del sistema, contemplando la totalidad de las rutinas establecidas para el material rodante.

Mantenimiento III. Impulsar los procedimientos tendientes a efectivizar la aplicación de las sanciones relacionadas con los incumplimientos de las obligaciones de mantenimiento, seguridad y accidentes, procurando minimizar las demoras, a efectos de poder ser consideradas en el proceso de renegociación en curso.

Mantenimiento IV. Aplicar las sanciones contempladas en la normativa que rige la ejecución de las obras, ante los incumplimientos detectados que así lo ameriten.

Conclusiones

Subsidios I. Cumpliendo el artículo 5º de la Resolución del ex Ministerio de la Producción Nº115//02 la Secretaría de Transporte procedió a la elaboración del Costo de Referencia a utilizarse para la determinación de los nuevos importes en las variaciones de los indicadores representativos, estableciendo como base el mes de septiembre de 2002, para todos los Concesionarios y de acuerdo a lo previsto en el Punto 7.4.1 del Contrato de Concesión. Dicho artículo, establece que procederá la redeterminación de la tarifa propia, subsidio o del canon, cuando alguna de las partes invoque, fundadamente, un incremento o una disminución en el costo de explotación de los servicios de transporte a cargo de la Concesión, superior al seis por ciento (6%) en cualquiera de cada uno de los rubros que comprenden la cuenta de explotación. (N del A: Son 8 rubros a saber: Sueldos del Personal; Materiales; Mantenimiento de Terceros; Energía; Gastos Generales; Seguros; Honorarios de Gerenciamiento; Otros egresos de explotación).

Subsidios II. Desde el dictado de la Resolución del ex Ministerio de la Producción Nº126/03, se han aprobado **19 redeterminaciones** del subsidio de explotación mediante resoluciones de la Secretaría de Transporte. Ello ha implicado que, desde la implementación de los costos de referencia en el año 2003 y hasta junio de 2010, las **transferencias realizadas a favor de TBA S.A. en concepto de subsidios de explotación y accesorios (retroactivos e intereses), alcanzaran la suma de \$1.924.625.755,67.**

Subsidios III. Como consecuencia de ello, el subsidio vigente al 21 de marzo de 2006, que

alcanzaba suma de \$ 9.966.386,64 se vio incrementado hasta llegar a la suma de \$ 36.944.822,50 a la fecha de la Resolución de la Secretaria de Transporte N° 55/10 (01/04/2010), lo que, medido en moneda constante, representa un **incremento del orden del 146%**.

Subsidios IV. Se ha visto incrementada la **participación porcentual de los ingresos por subsidios** respecto del total de ingresos de explotación, pasando de representar un 32.64% en 2003, a un 49.99% en 2006 y un 75.63% en 2009. Lo expuesto implica un **crecimiento del orden del 132%** para el período 2003-2009, dejando de manifiesto la creciente importancia de este tipo de ingresos dentro de la cuenta de explotación de la Concesión.

Subsidios V. En lo que respecta al índice de **subsidio por pasajero transportado**, para el mismo período, medido en moneda constante de diciembre de 2009, el **incremento resulta del orden del 483.72%** respecto del valor verificado en el ejercicio 2003. Porcentaje que surge del valor que arroja dicha relación en diciembre de 2009, es decir 2,51\$/pasajero transportado; con el valor de 2003 ajustado, 0.43\$/pasajero transportado.

Subsidios VI. La ratio resultante de relacionar el monto de los **subsidios con los Coche kilómetro recorridos**, también en moneda constante de diciembre de 2009, refleja, para el mismo período, un **incremento del orden del 422.49%**, pasando de 1.5101\$/Coche km. en 2003, a 7.8903 \$/Coche km. en 2009.

Mantenimiento I. La gestión de mantenimiento del Concesionario, fruto de las obligaciones estipuladas contractualmente, la gestión de control de la CNRT da cuenta que las tareas de mantenimiento no se están realizando o se realizan deficientemente lo que en definitiva se traduce en un resultado insatisfactorio y una calidad de la vía que continúa deteriorándose sin que se observe por parte del concesionario una conducta que arroje resultados prácticos que conduzcan a revertir la situación, situación que fuera alertada en reiteradas oportunidades y que trae aparejadas falencias irreversibles, con mayores costos para su recuperación.

Mantenimiento II. El Órgano de Control ha detectado incumplimientos en la ejecución de los planes presentados y constató la falta de ejecución de rutinas de mantenimiento del material rodante, con consecuencias directas en la seguridad del sistema ferroviario concesionado. Durante el año 2009 el Órgano de Control constató la no ejecución de gran cantidad de rutinas de mantenimiento del material rodante, incumpliendo casi en su totalidad con la programación de la intervención "ABC" que se refiere a la reparación de elementos sensibles a la seguridad como los bogies, reperfilado y control de ruedas, control por ultrasonido de ejes, revisión y recambio de elementos desgastados o faltantes de suspensión y de frenos, control y reparación de elementos de acople.

Responsabilidades concurrentes entre la Empresa Trenes de Buenos Aires el Órgano de Control y el Poder Político

Sobre competencias y atribuciones

La Ley 22.520⁵, Ley de Ministerios, establece las competencias del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios a través de su artículo 21º. El Inciso 10º del mencionado artículo establece como objetivo: *"Entender en la elaboración de las políticas y normas de regulación de los servicios públicos del área de su competencia, en la supervisión de los organismos y entes de control de los concesionarios de obra o de servicios públicos."* El Inciso 12º agrega como facultad: *"Ejercer, en su ámbito, facultades de contralor respecto de aquellos entes u organismos de control de las áreas privatizadas o*

⁵<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/48853/texact.htm>

dadas en concesión en el área de su competencia, así como también hacer cumplir los marcos regulatorios correspondientes, y entender en los regímenes de tarifas, cánones, aranceles y tasas de las mismas.” A su vez el Inciso 19º establece: “Entender en la elaboración y ejecución de la política nacional de transporte aéreo, fluvial, marítimo y terrestre, así como en su regulación y coordinación.” Finalmente el Inciso 24º especifica que el Ministerio debe: “Entender en la regulación y coordinación de los sistemas de transporte terrestre, marítimo y fluvial.”

La Secretaria de Transporte de la Nación, organismo bajo la órbita del Ministerio de Planificación Federal, a través de su página Web fija como objetivos, entre otros: *“Entender en la elaboración, propuesta y ejecución de la política nacional en materia de transporte terrestre, aerocomercial, fluvial y marítimo y actividades portuarias y de las vías navegables, supervisando su cumplimiento y proponiendo el marco regulatorio destinado a facilitar su ejecución.” y “Supervisar el control y fiscalización de los servicios de transporte que se prestan a través de los diferentes modos vinculados al área de su competencia, asegurando la calidad del servicio y la protección al usuario en condiciones razonables de economicidad.”*

Por su parte la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), organismo creado por Decreto 660/96, fija su estructura y funciones por intermedio del Decreto 1388/96⁶ el cual establece en su artículo 3º que: Para la fiscalización y control del transporte, a cargo de la CNRT fijase los siguientes objetivos: *“a) Proteger los derechos de los usuarios. b) Promover la competitividad en los mercados de las modalidades del transporte aquí comprendidas. c) Lograr mayor seguridad, mejor operación, confiabilidad, igualdad y uso generalizado del sistema de transporte automotor y ferroviario, de pasajeros y de carga, asegurando un adecuado desenvolvimiento en todas sus modalidades.”*

El artículo 5º del citado decreto establece en su Inciso c) como deber de la CNRT: *“Intervenir sin demora cuando, como consecuencia de procedimientos iniciados de oficio o por denuncia, considera que algún acto o procedimiento de una empresa sujeta a su jurisdicción es violatorio de normas vigentes, o de algún modo afectan a la seguridad, ordenando a las empresas involucradas a disponer lo necesario para corregir o hacer cesar inmediatamente las condiciones o acciones contrarias a la seguridad.”* Mientras que el artículo 6º establece las facultades de la CNRT, entre ellas:

- “a) Aplicar y hacer cumplir las leyes, decretos y demás normas reglamentarias en materia de transporte.*
- b) Fiscalizar las actividades de las empresas de transporte automotor y ferroviario en función de lo establecido en los artículos siguientes.*
- c) Solicitar la información y documentación necesaria a las empresas de transporte para verificar y evaluar el desempeño del sistema de transporte y el mejor cumplimiento de la fiscalización encomendada, con adecuado resguardo de la confidencialidad de la información que pueda corresponder.*
- d) Aplicar las sanciones previstas en las distintas normas legales relacionadas con el transporte y las penalidades fijadas en los contratos de concesión, en caso de incumplimiento de las condiciones allí establecidas.*
- g) Velar dentro del alcance de sus funciones por la protección del medio ambiente y la seguridad pública.*
- h) Promover ante los tribunales competentes, las acciones civiles o penales incluyendo las medidas cautelares, para asegurar el cumplimiento de sus funciones y de los fines de este decreto.”*

El artículo 8º del Decreto 1388/96 fija las funciones de control referentes al transporte ferroviario:

- “a) Aplicar y hacer cumplir los contratos de concesión de transporte ferroviario metropolitano e interurbano de pasajeros y de cargas de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente.*

⁶<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/40785/norma.htm>

b) Fiscalizar las actividades de las empresas a cuyo cargo se encuentre la operación de los servicios ferroviarios, en cuanto al cumplimiento de las obligaciones que surgen de la normativa aplicable, en los siguientes aspectos:

I) La certificación del avance de las obras y provisiones del Programa de Inversiones y la recepción provisoria y definitiva de las mismas, interviniendo en el trámite de recepción de los bienes que sean dados de baja por el concesionario en el curso de la Concesión.

II) La ejecución de los programas de mantenimiento de la infraestructura y del material rodante.

III) La vigilancia y conservación de todos los bienes integrantes de la concesión según los estándares y criterios convenidos.

IV) El cumplimiento de los contratos en cuanto a la explotación de los bienes afectados a la concesión.

V) El control de los pagos del canon y alquileres convenidos, en la forma y el plazo contractualmente establecidos.

VI) El control del cumplimiento de las condiciones contractuales en cuanto a la incorporación de personal proveniente de la EMPRESA FERROCARRILES ARGENTINOS (e.I.) a las concesiones de transporte ferroviario de cargas y de pasajeros

VII) El control de los servicios prestados por los concesionarios de servicios bajo su jurisdicción a fin de asegurar su ejecución acorde con lo establecido en los contratos de concesión en lo relativo a la cantidad y calidad de la oferta, atendiendo las quejas y reclamos de los usuarios.

VIII) La verificación de la efectividad de las garantías de cumplimiento de los contratos y la vigencia de las pólizas de seguros establecidas en los contratos de concesión.”

Finalmente el artículo 9º del citado decreto se ocupa de la seguridad del transporte ferroviario: “En lo relativo a la seguridad del transporte por vía férrea, tendrá como objetivo controlar el cumplimiento de las normas vigentes, respecto de la vía e instalaciones fijas, del material rodante y de los materiales y repuestos correspondientes, así como de las obras y provisiones que integran el plan de inversiones del concesionario.

A los efectos de lo indicado en el párrafo precedente tendrá las siguientes facultades:

a) Fiscalizar con intervención de los organismos que en cada caso correspondan, la adopción por parte de las empresas ferroviarias de las medidas conducentes a la seguridad de los bienes afectados a la prestación de los servicios ferroviarios a fin de garantizar su normal prestación y a la protección de las personas y cosas transportadas.

b) Intervenir en la investigación de los accidentes ferroviarios que por su significación, gravedad o particulares características requieran su directa participación en el análisis y determinación de los hechos y consecuencias. Así mismo, intervendrá en los accidentes ferroviarios y en los ocurridos en los cruces a nivel entre vías férreas y calles o caminos, en los que les sea encomendado por la Secretaria de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y en otros casos en que la Comisión lo estime pertinente.

c) Habilitar o rehabilitar el establecimiento de líneas, ramales y estaciones, en cuanto afecte a la seguridad ferroviaria.

d) Requerir Información a las empresas ferroviarias y efectuar inspecciones "in situ" para determinar el grado de cumplimiento dado por ellos a las normas relativas a la seguridad en la operación, en los materiales de vía, material rodante, estructuras y equipamientos de seguridad incorporados y al mantenimiento de los mismos.

e) Ordenar a las empresas ferroviarias las acciones necesarias para dar cumplimiento a las normas sobre seguridad ferroviaria, cuando se comprueben deficiencias u omisiones en su aplicación.

f) Emitir órdenes de emergencia dirigidas a las empresas ferroviarias, disponiendo medidas de aplicación inmediata, incluso de ser necesario la interrupción de las operaciones ferroviarias, cuando compruebe situaciones de peligro que justifiquen dicha actitud, y emitir órdenes de emergencia que tiendan a evitar dichos riesgos.

g) Llamar la atención, apercibir o imponer multas a todo concesionario bajo su jurisdicción que no cumpla con las disposiciones relativas a la seguridad o que no preste la colaboración requerida a una orden de emergencia, de conformidad a un procedimiento que asegure al interesado el debido proceso administrativo.”

Como podemos comprobar existe una amplia normativa que otorga plenas facultades de fiscalización tanto a la CNRT como a la Secretaria de Transporte. A su vez, el organismo de mayor jerarquía cuya órbita compete a los dos anteriores organismos es el Ministerio de Planificación Federal.

También podemos incluir como organismo de control a la Auditoria General de la Nación, pero haciendo la salvedad de que su función es verificar situaciones de hecho, en este caso auditando las actuaciones de la CNRT quien es el verdadero organismo de fiscalización y control de los líneas ferroviarias entregadas en concesión.

Si bien la AGN es un organismo dependiente del Poder Legislativo, va de suyo que sus actuaciones llegan a los oídos del Poder Ejecutivo, mas no sea por intermedio de los mismos legisladores y/o auditores oficialistas. Pero independientemente de esto, los informes de la AGN se basan en datos colectados in situ por los funcionarios de la CNRT, es decir, lo que conoce la AGN antes lo conocía la CNRT, organismo descentralizado perteneciente a la Secretaria de Transporte de la Nación, es decir, al ámbito del Poder Ejecutivo Nacional.

La CNRT recibe un fuerte cuestionamiento en los informes de la AGN, ya que la CNRT no ejerció uno pleno y efectivo de sus facultades sancionatorias. Cabe destacar y salvaguardar el accionar de los inspectores y técnicos de la CNRT, quienes dejaron constancia escrita de todas las irregularidades detectadas. Las futuras actuaciones de la justicia, y su éxito, se basaran en gran medida en este trabajo realizado por funcionarios públicos íntegros.

En cuanto a la cuota de responsabilidad que le cabe a la empresa TBA SA la misma es contundente: una y otra vez los informes de la AGN señalan las mismas deficiencias, que no se subsanaron a lo largo de diez años. El bajo nivel de mantenimiento y las malas condiciones de calidad del servicio en cuanto a seguridad y confort, así como el abismo existente entre los recursos transferidos por el Estado y la deficiente prestación de los servicios es lapidario. La empresa TBA SA deberá demostrar cómo y en que invirtió los recursos obtenidos que ascienden a \$1.924.625.755 solo en el período 2003 – 2010.

Creemos que para que TBA SA haya alcanzado tal nivel de degradación en la prestación de sus servicios debió existir responsabilidades concurrentes, por un lado la responsabilidad ineludible de la empresa TBA SA, responsable directa del estado de la prestación del servicio. Por otro, la actitud vacilante de los Organismos de Control, quienes tuvieron una actuación deslucida sobre todo de sus facultades sancionatorias y de ser más exigentes respecto a los estándares de calidad y seguridad de TBA SA. Finalmente, la responsabilidad del poder político que conduce al Estado, quien no puede bajo ninguna forma alegar un desconocimiento del estado de situación que atraviesa el sistema de transporte ferroviario en general y TBA en particular. No existió voluntad política de cambiar las cosas, como se verá en las conclusiones.

Período: Diciembre año 2004 a Febrero año 2012

Tipo Subsidio	COMETRANS (A)	GRUPO PLAZA (B)	GRUPO CIRIGLIANO
Asignación SISTAU	\$ 129.502.832,38	\$ 304.296.910,32	
CCP Decreto 98/07	\$ 0,00	\$ 172.524.874,94	A + B
RCC Decreto 678/06	\$ 588.767.406,22	\$ 1.323.429.793,11	
TOTAL	\$ 718.270.238,60	\$ 1.800.251.578,37	\$ 2.518.521.816,97

Tipo Subsidio		COMETRANS (A)	GRUPO PLAZA (B)	GRUPO CIRIGLIANO
Gas	Oíl a Precio Diferencial	146.778,70	317.299,80	464,078,500 Litros Gas Oil⁷

Conclusiones

El artículo 5º del Contrato de Concesión establece el plazo de la concesión del Grupo de Servicio Nº1 y 2º (Ferrocarriles General Sarmiento y General Mitre) en 24 años desde la toma de posesión (mayo 1995) más 6 años de prórroga (a negociar) y luego los plazos de concesión serían de 10 años. Es decir:

Artículo 5º Plazo Concesión = 24 años + 6 (prórroga)
Posteriormente tramos de 10 años de concesión

El plazo de concesión es de 24 años, TBA ya lleva 17 años, es decir cumplió los dos tercios del plazo (vence en 2019), lo que significa que las inversiones y mejoras del servicio que no se produjeron a la fecha, no se producirán en el futuro, ahora solo les resta “gerenciar” las líneas y vivir de los subsidios del Estado, actualmente su principal fuente de ingresos. Creemos que el crecimiento exponencial del Grupo Cirigliano se debe a que encontraron una fuente de financiamiento: los subsidios estatales. Por diversos medios (no inversión de los fondos recibidos, sobrepagos, falta de mantenimiento, autocontratos, etc.) los recursos estatales son transferidos al ámbito privado para su inversión en negocios privados del grupo.

Analizado el estado calamitoso de la prestación del servicio de la empresa TBA SA, sumado al luctuoso “accidente” producido el 22/02/2012 en la Estación de Once, que costara la vida de cincuenta y un personas (51) y más de setecientos (700) heridos, ante la irreparabilidad de la pérdida de vidas humanas, ante un desmanejo estructural de las líneas concesionadas a la empresa TBA SA, hehco comprobado hasta el hartazgo por los organismos de control, y ante el estado de sospecha existente por la administración de los fondos públicos entregados por el Estado en forma de subsidios de explotación a la empresa TBA SA, la pregunta lógica que interroga nuestras conciencias es: **¿conociendo este estado de situación, vamos a permitir que la empresa TBA continúe gerenciendo las Líneas Sarmiento y Mitre hasta el año 2019?**

Pero todavía existe un elemento no mencionado que trataremos a continuación. El esquema del ordenamiento contractual definitivo de las concesiones de los servicios de transporte ferroviario no está definido y finalizado sino que está sujeto a un esquema de “renegociación en curso” por intermedio del UNIREN (Unidad de Renegociación y Análisis de Contratos de Servicios Públicos. Es decir, el vínculo contractual que une al Estado con las empresas privadas es provisorio no definitivo. En otras palabras, el Estado bobo acepta pasivamente la estrategia de las empresas concesionarias de “renegociación permanente”⁸ tornando el marco jurídico y contractual borroso, impreciso y siempre sujeto a revisiones, desvirtuando completamente los objetivos de la concesión y de los contratos firmados en 1995, sometiendo la relación Estado – Privado a una constante redefinición de reglas, donde existe una sistemática priorización de los intereses de la empresa en perjuicio de los usuarios y del erario público. Esta “renegociación permanente” no solo se ve en las Addendas efectuadas entre TBA y el Estado sino que

⁷ Decreto 1912/2002 \$0,82; Decreto 675/2003 (Ratifica Decreto 1912/2002); Acuerdo Año 2008 \$0,50; Acuerdo Año 2009 \$0,55.

⁸ Azpiazu, Daniel, Forcinito, Karina: La renegociación permanente, los incumplimientos empresarios y las rentas de privilegio. La regulación pública del sistema de agua y saneamiento en el área metropolitana. <http://cdi.mec.gov.ar/biblio/docelec/clad/cong6/9nov/127/azpialar.pdf>

también se da de hecho en la práctica de continuas solicitudes y requerimientos de redeterminaciones de precios por parte de TBA.

El absurdo llega a su clímax cuando tomamos conciencia que todo el dinero cedido por el Estado a TBA se da en un marco de “renegociación contractual” siendo el dinero erogado “a cuenta”, es decir, montos provisionarios y a cuenta de lo que surja de la renegociación final de los contratos cuya fecha de renegociación definitiva se desconoce.

Volviendo al tema de la falta de voluntad política para tomar decisiones de fondo debemos señalar que el Estado posee la facultad de rescindir un contrato de concesión cuando se manifiesten determinadas circunstancias que pongan en riesgo el normal funcionamiento de la prestación del servicio dentro de determinados niveles de calidad y seguridad. A tal efecto el Contrato de Concesión posee dos cláusulas destinadas a rescindir el contrato, a saber:

1º El artículo 16.1 (Régimen de Penalidades) el cual establece que:

“Los incumplimientos del Contrato verificados por la Autoridad de Aplicación darán lugar a la aplicación de sanciones que se graduarán en función de la infracción cometida, desde un apercibimiento hasta multas, cada una de las cuales podrá llegar hasta un CINCO POR CIENTO (5%) del monto total de la Garantía de Cumplimiento de Contrato.

Si el valor de las multas aplicadas en el período anterior de CINCO (5) años a la fecha de imposición de cada multa, sobrepasa el TREINTA POR CIENTO (30%) de la Garantía de Cumplimiento de Contrato, la Autoridad de Aplicación podrá declarar la rescisión del Contrato en los términos del artículo 41.2, apartado c) de las Condiciones Generales. El régimen de penalidades al cual se refiere el presente artículo comenzará a regir a partir del primer día del quinto mes de la Concesión.”

2º El artículo 19.2 (Resolución del contrato de concesión por culpa del concesionario):

“La Autoridad de Aplicación podrá resolver el Contrato de Concesión por culpa del Concesionario, con pérdida de la Garantía de Cumplimiento de Contrato, en los siguientes casos (parte pertinente):

c) Cuando el Concesionario incumpliese reiterada y gravemente sus obligaciones contractuales y, habiendo sido intimado fehacientemente por la Autoridad de Aplicación no las cumpliera.”

Como veremos a continuación, de existir voluntad política para rescindir el contrato de TBA SA el mismo ya hubiera caído. Según publica el periodista Marcelo Zlotogwiazda en la edición digital de la Revista Veintitrés⁹, del 29/02/2012, el Interventor de la CNRT Eduardo Sícaro le suministro un informe¹⁰ el cual cubre el período que va desde el año 2002 hasta fines del año 2011 que estaría indicando que **la empresa TBA SA lleva acumuladas 451 multas aplicadas** (en concepto de diferentes incumplimientos como colisiones, descarrilamientos, deficientes condiciones de seguridad, confort y limpieza, incumplimiento a la legislación de eliminación de las barreras físicas a discapacitados, inadecuado mantenimiento de material ferroviarios, señales y pasos a nivel) **cuya suma asciende a \$ 66.713.391**. A su vez, el informe de la CNRT calcula que las penalidades aplicadas desde el 01/01/2007 al 31/12/2011 alcanzan los \$ 43.736.432 monto que representa el 145,8 % del total de la garantía de concesión (\$ 30 millones) y casi quintuplican el umbral establecido por el artículo 16.1 del Contrato de Concesión como causal de rescisión del mismo.

Tenemos un antecedente directo de la aplicación de las cláusulas citadas. A fines del año 2004, en respuesta al malestar popular por las condiciones deplorables del servicio de la Línea General San Martín, entonces explotada por la empresa Transporte Metropolitano

⁹<http://veintitres.infonews.com/nota-4307-economia-Trenes:%20la%20responsabilidad%20oficial-rss.html>

¹⁰El documento estaría identificado como CNRT Nota 445/2011 del 21 de Marzo de 2011.

SA del empresario Sergio Taselli, el gobierno procedió a rescindir el contrato mediante el Decreto 798/04 (posteriormente en el año 2007 también le quito a este concesionario las líneas General Roca y Belgrano Sur).

En el mencionado Decreto 798/04¹¹ figuran en su fundamento lo siguiente: “Que entre las obligaciones que mantuvieron su virtualidad jurídica se encuentran, entre otras: la vigencia de la garantía de cumplimiento de contrato; la imposición de penalidades por el organismo de control, que no superen el TREINTA POR CIENTO (30%) del monto de la garantía de cumplimiento de contrato; el mantenimiento del material tractivo y rodante entregado, como así también, de los bienes muebles e inmuebles que les fueran entregados en concesión, resguardándolos con los seguros correspondientes o con la referida garantía. (...) Que se han verificado incumplimientos a partir del mes de noviembre de 2002 y hasta el 30 de mayo de 2003 en materia de calidad de servicios, por lo que se han impuesto las multas correspondientes que superan el TREINTA POR CIENTO (30%) del monto de Garantía de Ejecución Contractual.” Estos hechos quedan suscriptos a través del texto del artículo 1º del Decreto:

“Artículo 1º — Rescídese el Contrato de Concesión de la explotación de los servicios ferroviarios de pasajeros aprobado mediante el Decreto N° 479/94 suscripto con la empresa TRANSPORTES METROPOLITANOS GENERAL SAN MARTIN SOCIEDAD ANONIMA —Grupo de Servicios N° 5— en ejercicio del derecho conferido en el **artículo N° 19.2 inc. c)** del Contrato de Concesión, sustituido por el Artículo N° 12 de la respectiva ADDENDA, con fundamento en los motivos expuestos en los considerandos del presente Decreto.”

En conclusión, existiendo iguales o incluso más graves causales de rescisión del contrato de concesión de TBA SA, el gobierno decidió no hacerlo. No pudiendo alegar en su defensa desconocimiento, dada la profusión de informes negativos por parte de los organismos de control, usuarios y medios de comunicación, solo cabe como respuesta que no tuvo la voluntad política de perjudicar al Grupo Cirigliano.

¹¹<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/95000-99999/96017/norma.htm>