

PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

DECLARA

Exhortar al Poder Ejecutivo Nacional a que rescinda de manera inmediata el contrato de concesión del servicio de transporte ferroviario de las Líneas Sarmiento y Mitre a cargo de la empresa “Trenes de Buenos Aires S. A.”, y disponga en consecuencia que la empresa “Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado”, creada por Ley nacional 26.358 asuma la gestión operativa integral del servicio de transporte en ambas líneas.

FUNDAMENTOS

La presente declaración tiene por objetivo realizar, desde esta Legislatura, un aporte tendiente a garantizar la protección y seguridad de los pasajeros que abordan cotidianamente el servicio de transporte ferroviario de la Línea Sarmiento, operado por la empresa Trenes de Buenos Aires S.A. (TBA).

Como es de público conocimiento, el pavoroso siniestro ocurrido el pasado 22 de febrero, en el que perdieron la vida 51 personas y centenares de pasajeros resultaron heridos de diversa gravedad, puso al descubierto el enorme grado de deterioro del material rodante, las instalaciones y el servicio de mantenimiento de la Línea Sarmiento.

Vale la pena aclarar que hemos eludido la adrede la utilización de la palabra *accidente*, puesto que éste configura un hecho desgraciado que ocurre bajo condiciones normales en la prestación del servicio. Como veremos, el transporte en la línea concesionada al grupo Cirigliano es cualquier cosa menos “normal”.

Dentro del entramado ferroviario de los trenes suburbanos la Línea Sarmiento reviste una posición estratégica. Su traza cruza verticalmente las zonas más densamente pobladas del oeste del cinturón urbano de la Provincia de Bs. As., lo cual permite que los residentes del primero, segundo y tercer cordón del conurbano se trasladen para cumplir con sus responsabilidades cotidianas, tanto hacia la Capital Federal como entre los diversos Municipios involucrados en su traza.

Según datos de la Investigación de “Transporte Urbano Público de Buenos Aires” (INTRUPUBA), realizada por la Secretaría de Transporte de la Nación, el 19,9% del total de viajes que se realizan en el sistema ferroviario corresponde a la Línea Sarmiento, lo cual la ubica como la segunda en incidencia detrás de la línea Roca. Según la misma fuente, en un día hábil típico viajan en 239.556 pasajeros. Por otra parte, el 70,6% de la gente que viaja en ferrocarril lo hace con motivo de llegar a su lugar de trabajo.

Los incumplimientos sistemáticos de la empresa TBA en cuanto al mantenimiento del material rodante y de las vías y obras que componen esta concesión fueron reiteradamente constatados en varios informes elaborados por una diversidad de fuentes, en especial, por la Auditoría General de la Nación, órgano asesor externo del Congreso Nacional, por disposición constitucional. En el informe de la AGN aprobado por Resolución 16/2012 consta la información y los hechos reseñados a lo largo de estos Fundamentos.

Antes de entrar en la enumeración de los ejemplos más elocuentes sobre esta situación de deficiencia en cuanto al estado de mantenimiento del material ferroviario en cuestión, haremos mención resumida de los aspectos normativos referidos al mantenimiento. Lo haremos en base a lo dispuesto en tres cuerpos normativos; a saber: el contrato de concesión original, su Addenda modificatoria aprobada en el año 2000 y la Resolución CNRT (I) 1770 del 19/09/2008, que estableció un sistema para el mantenimiento y los avances realizados mensualmente, en cuanto a su ejecución.

El Contrato de Concesión suscripto entre el Estado Nacional y Trenes de Buenos Aires SA el 19 de Mayo de 1995, en su artículo 11 titulado “DEL MANTENIMIENTO DE LOS BIENES AFECTADOS A LA CONCESION” prevé que : *1.1 El concesionario se obliga al mantenimiento de los bienes transferidos con la Concesión o incorporados a ella posteriormente , conservándolos en aptitud del servicio a prestar , a fin de que este se cumpla en condiciones de eficiencia y seguridad...*”

En general podríamos decir entonces, el Contrato de Concesión original hace referencia al mantenimiento de los bienes. Allí consta que **el Concesionario debe realizar el Programa de Mantenimiento** para cada una de las categorías principales de bienes afectados al servicio objeto de concesión, tanto de los recibidos al inicio de la concesión como de los incorporados durante el transcurso de la misma, ejecutando el programa de mantenimiento previsto en la oferta, de acuerdo con las normas e instrucciones que se indican en el Anexo XXV del Contrato según el siguiente detalle:

ITEM	OBLIGACIÓN	PERIODICIDAD	OBJETO
Ficha	Mantener actualizadas las fichas técnicas de mantenimiento de los diferentes elementos.	En forma constante	Permitir a la A°A° ⁰¹ medir el desempeño y el cumplimiento por parte del concesionario
Programación Anual	Elevación a la A°A° los programas de mantenimiento	Anualmente, dentro de los 30 días de iniciado el año.	Verificar por parte de la A°A° el cumplimiento de las rutinas de mantenimiento
Cumplimiento Anual	Elevación a la A°A° de los programas de mantenimiento realizados	Anualmente, dentro de los 30 días de iniciado el año siguiente.	Ídem anterior.
Avances	Elevación a la A°A° de los avances periódicos registrados, indicando desviaciones y modificaciones al programa anual	Bimestralmente	Ídem anterior.

En dicho Anexo se encuentran determinadas una serie de especificaciones que vale la pena mencionar. En este sentido, el Concesionario debe efectuar el mantenimiento, siguiendo las normas permanentes que rigen para FEMESA,² aún cuando ellas no hubieran sido aplicadas en los años recientes o hubieran sido sustituidas por otras de emergencia.

Si durante el término de la Concesión, el Concedente advierte que los trabajos de mantenimiento no han sido realizados por el Concesionario en los niveles requeridos según los estándares de mantenimiento aplicables, notificará al Concesionario por escrito para que dentro de los treinta (30) días de la recepción de tal notificación realice las acciones necesarias para llegar al nivel de mantenimiento exigible, bajo apercibimiento de aplicarle las penalidades previstas para los supuestos de incumplimiento.³ En el Adjunto "A" del mismo Anexo se detallan las Normas Técnicas a las que deben ceñirse los distintos trabajos de mantenimiento.

En segundo lugar, en la Addenda aprobada en el año 2000, al contrato de concesión también se hace referencia a la cuestión del mantenimiento. El artículo 1° Punto b) de la Addenda sustituye el punto 4.2.2. del Apartado 4.2 "ALCANCE" del artículo 4° del Contrato de Concesión, el que quedó redactado de la siguiente manera: "4.2.2.- *La Concesión también incluye: (1) Realización de las tareas de mantenimiento de la totalidad de los bienes muebles e inmuebles, s/Pliego de Bases y Condiciones, Contrato de Concesión y Addenda*".

Por último, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en su Resolución N° 1770 del 19/09/2008, prescribe que los prestadores de servicios ferroviarios de pasajeros y de carga, deberán presentar antes del 30 de noviembre de cada año, el **plan de mantenimiento anual del año siguiente**, el cual deberá contener como mínimo los alcances y las planillas parametrizadas previstas en el "Anexo A" de la mencionada Resolución.

¹ Autoridad de Aplicación

² Ferrocarriles Metropolitanos S.A.

³ Conforme Art.11.5 del Contrato de Concesión.

Asimismo, establece que los planes de mantenimiento deberán corresponderse con las obligaciones que, como prestadores, le son exigidas por los contratos de concesión, acuerdos, convenios, normas legales vigentes y las normas que son propias a las buenas prácticas para el normal funcionamiento del sistema ferroviario que prestan.

Y ante la falta de cumplimiento en la presentación de los planes anuales, *así como la falta de ejecución de dichos planes en los términos y condiciones prescriptas, será considerada falta grave*, y tal circunstancia será elevada a la Autoridad de Aplicación por el organismo con el informe correspondiente del área técnica respectiva, para su consideración y la toma de medidas que puedan corresponder por dicho incumplimiento, sin perjuicio de las sanciones pecuniarias que le pudiera corresponder.

La norma descripta establece el “Alcance de los Programas”, los que deberán ajustarse a las normas de seguridad y mantenimiento, así como a las correspondientes cartillas de la empresa Ferrocarriles Argentinos, y con las normas establecidas hasta el presente o que en el futuro establezca la autoridad de Aplicación.

Los programas deberán indicar un responsable técnico por cada especialidad, quién deberá avalar los planes remitidos así como toda la actividad relacionada con el mantenimiento y la seguridad en la circulación de los trenes. Las especialidades a cubrir son: Vía y Obras; Material Rodante; Señalamiento y Comunicaciones; Energía Eléctrica.

La Resolución también establece los modelos de planillas para cada especialidad, detallando para cada caso, la información que debe incluirse en los programas anuales, como así la información de seguimiento mensual. Determina la obligatoriedad por parte del cada prestador ferroviario de elaborar un sistema de fichas técnicas en las que se registren todas las tareas de mantenimiento, programado o accidental, que se ejecuten sobre los bienes dados en concesión; estipulando a su vez, la obligación de actualización.

Como se ha dicho esta Resolución 1770 se dictó en el 2008, por lo que hoy podemos conocer el resultado de la misma, en cuanto a su cumplimiento por parte del Concesionario, y por lo cual la Comisión Nacional de Transporte dictó dos Resoluciones una la N° 145/10 del 25 de marzo del 2010 y otra la 207/11 del 26 de marzo del 2011, que imponen al concesionario la máxima multa posible a establecer por incumplimiento, que es el 5% del Fondo de Garantía del Contrato o sea 1.500.000\$, por incumplimientos en cuanto al mantenimiento efectuado a los bienes dados en concesión.

En una parte de los fundamentos de la Resolución CNRT N° 145/10 se expresa *”durante los años anteriores se realizaron inspecciones que demuestran un sostenido decaimiento de los bienes dados en concesión ,producto de un mantenimiento insuficiente y aportado de las normas técnicas aplicables en la materia, a la vez que no se observa por parte de esta concesionaria ferroviaria una conducta que arroje resultados prácticos que conduzca a revertir la situación”*.

La Resolución N° 145/2010, plantea en la parte resolutive, dos partes, en la primera:

“..Aplicar a la concesionaria ferroviaria TBA SA una multa de PESOS TRESCIENTOS MIL (\$ 300.000) por la falta de cumplimiento de las obligaciones formales establecidas en la Resol. CNRT N° 1770/08...”

Y en el artículo 2°, decide aplicar otra multa por el MAXIMO VALOR contractualmente previsto, equivalente al CINCO POR CIENTO (5 %) del monto total de la Garantía de Cumplimiento de Contrato, por la suma de PESOS UN MILLÓN QUINIENTOS MIL PESOS (\$ 1.500.000) “...por la falta de cumplimiento de lo establecido en la Resol. CNRT N° 1770/08, por cuanto el mantenimiento realizado durante el año 2009 no se corresponde con las obligaciones contractuales ni a las buenas prácticas para el normal funcionamiento

del sistema ferroviario que presta esta concesionaria ferroviaria, observándose una grave y generalizada falta de mantenimiento de los bienes dados en concesión”.

En esta resolución esta expresada la evaluación del órgano de control del Estado sobre el mantenimiento del sistema ferroviario durante el año 2009 por TBA; por otra parte la Resolución CNRT N°207/11 se expresa en forma similar, en sus conceptos y en el monto de las multas para el año 2010.

También podemos citar a la **Auditoría General de la Nación** (AGN) órgano rector del sistema de Control Externo de la Administración Pública, que en el informe aprobado por el Colegio de Auditores Generales el 2 de marzo del corriente año que tiene en uno de sus objetos “ Verificación de los controles realizados por la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE (CNRT) y/o la SECRETARIA DE TRANSPORTE respecto de las obligaciones contractuales relacionadas con el mantenimiento, la seguridad pública y operativa del transporte ferroviario de pasajeros, correspondientes a los Grupos de Servicios N° 1 y 2 – Trenes de Buenos Aires S.A. (en adelante TBA).

En líneas generales, la AGN ha señalado que la empresa concesionaria no cumplió con los requisitos básicos sobre accesibilidad, seguridad operativa y mantenimiento de la línea. Ejemplo de esto es que en el informe en su primer punto sobre el mantenimiento de Infraestructura de vía y obras, expresa que **“La gestión de control de la CNRT da cuenta de un alto grado de deterioro de la infraestructura de vía y obras debido a la falta de mantenimiento en forma metódica y sistemática.**

Una variable esencial a analizar lo constituye, la cantidad de **accidentes por descarrilamiento** acontecidos en los últimos años que pone en evidencia el deterioro de la infraestructura ferroviaria. Según consta en el informe de la AGN mencionado, “el 50% de los descarrilamientos denunciados en el año 2008 y el 61% de los denunciados en 2009 en la Línea Sarmiento, se han debido a las falencias del material rodante y de la infraestructura de vías; en tanto que para la Línea Mitre alcanzaron un 93% y un 91%, respectivamente.

De los 26 accidentes informados en 2008, se comprobaron seis (6) en el ámbito de la ex línea Sarmiento, de las cuales 3 (un 50%) son debido a causas humanas, 2 (un 33%) debido a falencias del material rodante y una (el 17%) por falencias en la infraestructura de vía. Por su parte, los detectados en la ex Línea Mitre –operada también por TBA– suman 14, de los cuales 9 (un 64%) se debieron a falencias en el Material Rodante, 4 (un 29%) a problemas en la infraestructura de vía y una (el 7%) por errores humanos.

A los mencionados se le suman seis descarrilamientos más, que no fueron debidamente informados por TBA, surgiendo los mismos en un chequeo, realizado por el Órgano de Control, a la base de datos. Estos últimos se produjeron en sectores de la ex Línea Mitre, no detallándose en el informe de análisis, las causas de los mismos.

Como consecuencia de lo ocurrido, la Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT, propició la aplicación de penalidades por un valor total de \$840.000, que surge de establecer un valor fijo de \$30.000 por cada descarrilamiento y \$60.000 por cada colisión⁴.

A la fecha del relevamiento (agosto de 2010), los expedientes EXP S01:0182588/2009, EXP S01:0044053/2010, EXP S01:0044086/2010, mediante los cuales se tramitan las penalidades arriba mencionadas, se encontraban en el ámbito de la Gerencia de Asuntos Jurídicos de la CNRT, sin resolución firme.

En lo que respecta al ejercicio 2009, de los 41 hechos acaecidos se comprobaron dieciocho (18) en el ámbito de la ex línea Sarmiento, de las cuales 9 (un 50%) fueron debido al mal estado de vía, 2 (un 11%) debido a falencias del material rodante y 7 (el 39%) a fallas humanas.

⁴ \$30.000x24=\$720.000 + \$60.000x2=\$120.000. Total \$840.000.-

Los detectados en la ex Línea Mitre suman 23, de los cuales 18 (un 78%) se debieron a falencias en el estado de la infraestructura de vía, 3 (un 13%) a problemas en el material rodante y 2 (el 9%) por errores humanos.

La detección de estos accidentes originó el tratamiento del expediente EXP S01: 0094751/10, por el cual el Órgano de Control instruyó la aplicación de penalidades por un monto total de \$1.290.000, que surge de establecer un valor fijo de \$30.000 por cada descarrilo y \$60.000 por cada colisión, o cuasi colisión⁵.”

Además de los accidentes referidos, otro indicador importante de los incumplimientos contractuales es el mantenimiento de los coches. El propio Subsecretario de Transporte Ferroviario, Antonio Luna, en una nota de respuesta al proyecto de auditoría sobre el mantenimiento de TBA recibido en vista -que luego fuera aprobado por resolución 16/2012- suscribió un párrafo cuya contundencia no deja lugar a dudas: *“Analizando estrictamente el material rodante de coches eléctricos constituyen la columna vertebral de ambas líneas, puede mencionarse que el 100% del material rodante con que cuenta el concesionario ha superado su vida útil (...) y actualmente solo el 25% del mismo está en vías de renovación con obras importantes, sin considerar en este análisis las formaciones de coches doble piso que se están construyendo actualmente.”* Y agrega: *“al no renovarse la flota en tiempo y forma, los costos de mantenimiento crecen en forma importante”*.

La cuestión de **las penalidades** (tanto las que deberían haberse aplicado y no lo fueron, como aquellas que efectivamente fueron dispuestas) también evidencian el grado de incumplimiento de la empresa TBA para con sus obligaciones contractuales.

En su informe la Auditoría General de la Nación expone que “Mediante Nota CNRT (I) N° 733/2009 fueron remitidos desde la CNRT a la SECRETARIA DE TRANSPORTE 53 (CINCUENTA Y TRES) expedientes conteniendo los incumplimientos detectados en el año 2007, de los cuales 15 (QUINCE) corresponden a TBA, según el siguiente detalle:

Expediente	Materia	Línea
S01: 196360/2008	Material Rodante	Mitre
S01: 196356/2008		Sarmiento
S01: 272873/2008	Vías y obras	Mitre
S01: 174147/2008	Prácticas Operativas	Mitre
S01: 174144/2008		Sarmiento
S01: 204944/2008	Accidentes	Mitre
S01: 204942/2008		Sarmiento
S01: 268116/2008	Señalamiento	Mitre
S01: 268109/2008		Sarmiento
S01: 255927/2008	Instalaciones eléctricas	Mitre
S01: 255923/2008.		Sarmiento
S01: 255906/2008.	Energía eléctrica tractiva	Mitre
S01: 255890/2008.		Sarmiento
S01: 268119/2008	Señalamiento en Pasos a Nivel	Mitre
S01: 268111/2008		Sarmiento

Habiéndose tomado vista de 12 (DOCE) actuaciones (que figuran resaltadas en el cuadro precedente), se constató que se encuentran paralizados y sin intervención alguna desde su remisión hasta la fecha de cierre de las tareas de campo. Similar resultado arrojó la consulta efectuada en el sistema informático de seguimiento de actuaciones para los restantes 3 (TRES) expedientes.

⁵ 39 x 30.000 = 1.170.000 + 1x 60.000 + 1x 60.000 total 1.290.000

Lo expuesto deja de manifiesto la demora en que incurre la Autoridad de Aplicación, para definir la aplicación de penalidades derivadas de los incumplimientos detectados y elevados por el Órgano de Control como consecuencia de su acción fiscalizadora.

En cuanto a las multas podemos colegir la importancia de las mismas y las sus causa a partir de la transcripción de los cuadros realizados por la Gerencia de Seguridad del transporte que el informa de Auditoria transcribe 2008/2009/20010.

Se han aplicado multas por un total de \$ 2.840.000 por los incumplimientos detectados en lo que respecta al ejercicio 2008.

Las multas relacionadas con cuestiones de Mantenimiento, Seguridad y Accidentes imputables al Concesionario TBA S.A. para el ejercicio mencionado responden al siguiente detalle.

Año	Temática	Expediente	Descripción	Depositario al cierre de tareas de campo	Valor	Resolución
	Vía y Obras	EXP-S01:0414715/2009	Estado de Infraestructura		\$ 500.000.-	CNRT (1) N° 434/10
	Material Rodante	EXP-S01: 0540683/2008 EXP-S01:0540192/2008	Estado de Material Rodante	Gcia de Seguridad en el Transporte Ferroviario CNRT	\$ 500.000.-	CNRT (1) N° 605/10
	Señalamiento	EXP-S01:495492/2009 EXP-S01:495893/2009 EXP-S01:495795/2009 EXP-S01:495900/2009	Estado de Pasos a Nivel y Señalamiento		\$ 400.000.-	CNRT (1) N° 527/10
2008	Energía Eléctrica	EXP-S01:483895/2009 EXP-S01:483895/2009 EXP-S01:483912/2009 EXP-S01:483917/2009	Inspecciones	Secretaría de Intervención CNRT	\$ 100.000.-	CNRT (1) N° 409/10
	Accidentes	EXP-S01:0182588/2009 EXP-S01:0044053/2010 EXP-S01:0044086/2010	23 Descarrilamientos 1 corte de eje 2 colisiones	Subgerencia de Dictámenes CNRT	\$ 840.000.-	CNRT (1) N° 410/10
	Prácticas Operativas	EXP-S01:0182631/2009 EXP-S01:0182639/2009	Irregularidades operativas	Gcia de Seguridad en el Transporte Ferroviario CNRT	\$ 500.000.-	CNRT (1) N° 607/10
Total 2008					\$2.840.000	

Para finalizar este apartado sobre las multas y penalidades, es procedente citar el siguiente cuadro elaborado por la Gerencia de Seguridad en el Transporte de la CNRT, en el que se detallan las multas aplicadas a TBA SA en materia de mantenimiento, seguridad y accidentes:

GERENCIA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE - Multas por cuestiones de Mantenimiento, Seguridad y Accidentes

TRENES DE BUENOS AIRES S.A.

Año	Temática	Expediente	Descripción	Valor	Resolución
2008	Vía y Obras	EXP-S01:0414715/2009	Estado de Infraestructura	\$ 500.000.-	CNRT (I) N° 434 del 24/08/10
	Material Rodante	EXP-S01:0540683/2008 EXP-S01:0540192/2008	Estado de Material Rodante	\$ 500.000.-	CNRT (I) N° 605 del 24/11/10
	Señalamiento	EXP-S01:495492/2009 EXP-S01:495893/2009 EXP-S01:495795/2009 EXP-S01:495900/2009	Estado Pasos a Nivel y Señalamiento	\$ 400.000.-	CNRT (I) N° 527 del 04/10/10
	Energía Eléctrica	EXP-S01:483895/2009 EXP-S01:483902/2009 EXP-S01:483912/2009 EXP-S01:483917/2009	Inspecciones	\$ 100.000.-	CNRT (I) N° 409 del 17/08/10
	Accidentes	EXP-S01:0182588/2009 EXP-S01:0044053/2010 EXP-S01:0044086/2010	23 Descarrilamientos 1 corte de eje 2 colisiones	\$ 840.000.-	CNRT (I) N° 410 del 17/08/10
	Prácticas Operativas	EXP-S01:0182631/2009 EXP-S01:0182639/2009	Irregularidades operativas	\$ 500.000.-	CNRT (I) N° 607 del 24/11/10
	Total 2008				\$ 2.840.000.-

JH



2009	Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	EXP-S01:0079802/2010	Formalidades	\$ 300.000.-	1% Garantía	CNRT (I) N° 145 del 26/03/10
			Mantenimiento Realizado	\$ 1.500.000.-	5% Garantía	
	Accidentes	EXP-S01:0094751/2010	39 Descarrilamientos 1 colisión 1 cuasicolisión	\$ 1.290.000.-		CNRT (I) N° 578 del 04/11/10
	Prácticas Operativas	EXP-S01:119589/2010	Irregularidades operativas	\$ 500.000.-		CNRT (I) N° 606 del 24/11/10
	Seguridad Material Rodante	EXP-S01:0084883/2010	Irregularidades	\$ 250.000.-		CNRT (I) N° 75 del 11/02/11
Total 2009				\$ 3.840.000.-		
2010	Resolución CNRT (I) N° 1770/08 Mantenimiento	EXP-S01: 0122160/2011	Formalidades	\$ 300.000.-	1% Garantía	CNRT (I) N° 207 del 12/04/11
			Mantenimiento Realizado	\$ 1.500.000.-	5% Garantía	
	Accidentes	EXP-S01: 0122486/2011	28 Descarrilamientos 1 colisión 1 cuasicolisión 1 escape No envío de información	\$ 1.040.000.-		CNRT (I) N° 210 del 12/04/11
	Prácticas Operativas	EXP-S01: 0122496/2011	Irregularidades operativas	\$ 500.000.-		CNRT (I) N° 209 del 12/04/11
	Seguridad Material Rodante	EXP-S01: 0113781/2011	Irregularidades	\$ 250.000.-		CNRT (I) N° 206 del 12/04/11
Total 2010				\$ 3.590.000.-		

JH



Los antecedentes reseñados evidencian la incapacidad por parte de la empresa TBA S.A. de garantizar a los usuarios un servicio adecuado, especialmente en lo que respecta a la confiabilidad y seguridad del mismo, conspirando contra los fines que motivaron la concesión, conforme al contrato (addenda) aprobado por el Decreto 104/01.

No sólo esta serie de sistemáticos y reiterados incumplimientos dan cuenta de las prácticas empresarias del grupo Cirigliano. También la forma en la que han construido su poderío económico en la historia reciente de la Argentina hace presumir que no puede esperarse otra cosa de TBA que la vulneración de los compromisos contractuales asumidos y una

política no declarada de vaciamiento, descuido y desinversión de los activos del sistema ferroviario concesionado.

En principio, es posible afirmar que la corporación administrada por los hermanos Cirigliano tuvo un crecimiento exponencial y una expansión inusitada de sus ámbitos negociales en el contexto del ajuste estructural y el desguace de la organización estatal que tuvo lugar durante la década menemista.

En 1993, Cometrans SA (Consortio Metropolitano de Transporte) ganó 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. La fábrica, además de fabricar material de precisión para el ejército, 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 subterráneos⁶. En dicho predio (de 131.500 m²) Cometrans instaló 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).

Al año siguiente, Cometrans formó una UTE (Metrovias) con el Grupo Roggio, y juntos ganaron 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 desvinculó de Metrovias.

En 1995 Cometrans ganó la licitación de los Servicios N° 1 y N° 2 correspondiente a las Líneas Sarmiento y Mitre, momento en el que se crea Trenes de Buenos Aires SA. En 1998, el mismo holding ganó la licitación para la puesta en valor del Hall Central de la terminal Retiro del Ferrocarril Mitre.

Sin embargo, más allá de la seguidilla de licitaciones públicas en que Cometrans se alzó con la victoria, uno de los hechos que mejor puso en evidencia la relación de los Cirigliano con el poder menemista tuvo lugar en un rubro distinto: el de los seguros. El Grupo Cirigliano poseía entonces la aseguradora “La Uruguaya Argentina SA”, empresa que adolecía de serias dificultades económicas. En 1998 compraron la aseguradora “La Porteña SA”, a la que luego rebautizaron “LUA La Porteña”. En 2000, LUA compró la aseguradora “Omega”, quedándose con el 12% del mercado. En el fatídico 2001, el entonces Superintendente de Seguros de la Nación Juan Pablo Chevallier Boutell, sancionó a LUA por una serie de incumplimientos y la inhabilitó para continuar emitiendo pólizas. El Ministro Domingo Cavallo en persona intercedió entonces a favor de la aseguradora de los Cirigliano, la que continuó funcionando, y luego le exigió la renuncia a Boutell. En 2003, LUA fue liquidada por la S.S.N. dejando a miles de damnificados.

La enumeración es sucinta, pero la misma se ha efectuado solo de una manera enunciativa para poder realizar un análisis más amplio de este grupo económico que es probablemente la mayor corporación del transporte en la Argentina.

La decisión del PEN, a través de la Secretaría de Transporte, de intervenir técnica y operativamente en forma temporal a la empresa concesionaria (Res. 199/12) no alcanza *per se* para garantizar la adecuada operación del servicio. El funcionamiento del sistema en estas condiciones ha generado una gran intranquilidad pública por parte de los usuarios y la comunidad en general, situación que no puede ignorar el Estado Nacional y que demanda – por parte de éste – una solución inmediata a la altura de las graves circunstancias acaecidas.

La prestación de un servicio público debe satisfacer la exigencia social que le da causa. El funcionamiento de la línea Sarmiento, a todas luces, no satisface esta exigencia, a punto tal que luego de la intervención ordenada por el Poder Ejecutivo, no se cumplen los niveles de frecuencia, produciéndose la demora o suspensión de los servicios programados y derivando los pasajeros (con boleto de tren en mano) al las líneas de autotransporte.

⁶<http://www.ejercito.mil.ar/sitio/ejercito/efemeride.asp?mes=abril>

Esta preocupante situación, no puede escapar a nuestro interés como legisladores de la Provincia de Buenos Aires, donde el ferrocarril Sarmiento es casi el único medio de transporte desde y hacia el Oeste de la Región Metropolitana.

El artículo 5° del Contrato de Concesión establece el plazo de la concesión del Grupo de Servicio N°1 y 2° (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 5° Plazo Concesión = 24 años + 6 (prórroga) Posteriormente tramos de 10 años de concesión

Es decir: el plazo de concesión es de 24 años. La empresa TBA ya lleva 17 años, de manera tal que ya se han cumplido los 2/3 del plazo estipulado (el que vence en 2019). Resulta evidente que las inversiones y mejoras del servicio que no se produjeron a la fecha no se producirán en el futuro mientras el servicio dependa de TBA. Solo les resta “gerenciar” las líneas y vivir de los subsidios del Estado, actualmente su principal fuente de ingresos.

Habiendo analizado y provisto pruebas suficientes del estado calamitoso de la prestación del servicio de la empresa TBA SA y de los numerosos y sistemáticos incumplimientos contractuales, la pregunta lógica que interroga nuestras conciencias es la siguiente: ¿vamos a permitir que la empresa TBA continúe gerenciendo las Líneas Sarmiento y Mitre hasta el año 2019?

Existe todavía un elemento más que resulta digno de mención. 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 estas condiciones, el Estado correría el riesgo de aceptar pasivamente la estrategia de las empresas concesionarias de “renegociación permanente”⁷, tornando el marco jurídico y contractual borroso, impreciso y siempre sujeto a revisiones, desvirtuando completamente los objetivos formales de la concesión.

Esta lógica implica un sometiendo de 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 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 provisorios y a cuenta de lo que surja de la renegociación final de los contratos cuya fecha de renegociación definitiva se desconoce.

No podemos olvidar que dentro de los principios del régimen del servicio público **quien obtiene una concesión para la prestación de un servicio público asume el compromiso de anteponer el interés general al suyo propio**. Y que, correlativamente, es la autoridad de aplicación y concedente del servicio quien debe velar por una adecuada prestación del servicio.

El 28 de marzo de 2008, el Congreso de la Nación ha sancionado la ley 26.352 creándose las sociedades “Administración de Infraestructura Ferroviarias Sociedad del Estado” y “Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado”. Dicha norma en su art. 7° pone a cargo de la OFSE *“la prestación de los servicios de transporte ferroviario tanto de carga como de*

⁷Azpiazu, 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.mecon.gov.ar/biblio/docelec/clad/cong6/9nov/127/azpialar.pdf>

pasajeros, en todas sus formas, que le sean asignados, incluyendo el mantenimiento del material rodante.”. Y en su art. 8º inc a) faculta a dicha sociedad del estado a “Asumir por sí, por intermedio de terceros o asociada a terceros la prestación de los servicios ferroviarios, de pasajeros o de carga, que se le asignen, los que se encuentren concesionados y que por distintas causas reviertan al Estado Nacional, así como los nuevos servicios que se creen...”.

Por todo lo anteriormente expresado, y como representantes de una gran cantidad de habitantes que son usuarios del servicio en cuestión, es necesario que este cuerpo legislativo exhorte al gobierno nacional a que proceda al inmediato rescate de la concesión explotada por TBA S. A., iniciando el procedimiento administrativo, legal y técnico para la rescisión del contrato basándose en la eventual culpa del concesionario, tal como se prevé en el contrato de concesión y Pliego de Bases y Condiciones que dio origen a la licitación y concesión del servicio y que se ponga al frente y de solución definitiva del problema a través de la empresa estatal Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado que fue creada para tales efectos.

Es necesario tal compromiso para poder encaminar definitivamente un servicio ferroviario clave para la movilidad de millones de ciudadanos del oeste del gran Buenos Aires.