

ESCANDALOSOS SOBREPREGIOS EN LA REFACCION DE ESTACIONES

**La sombra de Ricardo Jaime
y sus amigos empresarios
sobrevuela en el Conurbano**

COALICION
CIVICA
ARI

Autor

Diputado Walter Martello

Presidente de Bloque de Diputados CC

Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires

En julio de 2008, mientras el controvertido y varias veces denunciando ex secretario de Transporte, Ricardo Jaime, aún estaba en funciones (renunció recién en julio de 2009), el gobierno nacional anunció con bombos y platillos la concreción de un proyecto, financiado con una ampliación crediticia del Banco Mundial por 132 millones de dólares a ejecutarse en el período 2008 / 2010, para la refacción de los accesos de distintas estaciones de trenes que están ubicadas en el Conurbano bonaerense.

Se trata del denominado Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires, que diseñó el propio Jaime y que sigue instrumentándose por parte de la mencionada secretaria, a cargo actualmente Juan Pablo Schiavi, que depende del Ministerio de Planificación Federal, comandado por Julio de Vido.

Según informó el Ejecutivo nacional, en un spot publicitario, el objetivo del proyecto “es integrar el sistema de transporte público, mejorando las condiciones de transbordo y equipar los espacios urbanos en torno a las estaciones ya que estos no cuentan con la infraestructura urbana necesaria para un normal desplazamiento de los distintos modos de transporte”.

Y en el mismo spot agregó: “Con estas mejoras y el trabajo conjunto del Estado nacional y de los municipios se dará respuestas a la creciente demanda del uso de transporte público, facilitando la movilidad a los usuarios de menores recursos, a las personas con movilidad reducida, y mejorando la seguridad vial de peatones y vehículos”¹.

Según el propio gobierno nacional, uno de los puntos principales del proyecto es el “Programa de Mejora de Estaciones”, que consiste en la realización de mejoras en los entornos de acceso a las estaciones ferroviarias ubicadas en el área metropolitana, que fueron divididas en 2 zonas.

La zona 1 comprende:

- Avellaneda: estaciones de Villa Dominico y Wilde
- Quilmes: estaciones Bernal y Don Bosco
- Berazategui: estaciones Plátanos y Villa España
- San Vicente: estación Alejandro Korn
- Almirante Brown: estaciones Rafael Calzada y José Mármol.



¹ Spot publicitario del Ministerio de Planificación Federal - <http://www.minplan.gov.ar/html/media/?video=4>

La zona 2 comprende

- Ezeiza: estaciones de Ezeiza y Tristán Suárez
- Esteban Echeverría: estaciones El Jagüel y Luis Guillón;
- La Matanza: estaciones Isidro Casanova, Marinos del Fournier, Ing Brian, Madero, González Catán y Rafael Castillo
- Lomas de Zamora: Lavallol y Temperley

Según la información oficial, las obras –muchas de las cuales tienen plazo de finalización en los primeros meses de 2011- contemplan mejoras en veredas, en calzadas de la red vial, reemplazo de refugios de paradas, rampas para discapacitados, bicisendas, refugios para guardas de bicicletas, señalización vial, semaforización, iluminación y reparaciones de pasos a nivel aledaños a las estaciones.

Lo llamativo y escándalo es que los montos de inversión, anunciados hace poco más de dos años, nada tienen que ver con los que realmente se estaría gastando. Por ejemplo, en la Zona 1, cuando se anunció el llamado a licitación, la Secretaria de Transporte informó que el monto estimado de inversión iba a ser de \$32 millones. Se quedaron cortos: en los carteles de obra aparece que el monto de inversión es de \$53,9 millones, mientras que el último reporte de la mencionada Secretaria, que figura en la página web de la dependencia oficial², indica que en realidad se gastarán \$65 millones, es decir 103% más que lo anunciado en 2008.

La desproporción de precios en la zona 2 es aún peor. Mientras que en el año 2008 se informó oficialmente que se iban a gastar aproximadamente \$38 millones, en los carteles de obra que rodean a las estaciones de la zona 2 aparece una cifra muy superior (\$74.780.069), mientras que en el informe de la Secretaria de Transporte la cifra informada, por las mismas obras, es de \$99.456.165³: un 160% más que lo anunciado hace dos años

¿Qué explica semejante desproporción entre lo anunciado y lo realmente ejecutado? Los indicado anteriormente podría constituir un típico caso de



² http://ptuba.gov.ar/f_download/informes_periodicos/mee_zona_1.pdf

³ http://ptuba.gov.ar/f_download/informes_periodicos/mee_zona_2.pdf

sobrepuestos, y más si se tiene en cuenta que el monto del dinero destinado poco tiene que ver con la magnitud de los arreglos realizados, que a grandes rasgos consisten en trabajos menores, en un simple maquillaje que poco y nada mejora el paupérrimo servicio de los trenes en el Gran Buenos Aires. Es más, no se solucionó ningún de los problemas estructurales del sistema ferroviario, que en los últimos años provocó varias revueltas de pasajeros tanto en Constitución como en diversas estaciones del Conurbano. Con el plan de mejoras se está gastando, en promedio, casi \$7,5 millones por cada estación.

El proyecto que lleva adelante la Secretaria de Transporte también contempla la construcción de pasos a nivel, donde también existirían importantes sobrepuestos. Un claro ejemplo es la construcción de un bajo nivel en Esteban Echeverría, que hasta el momento no se concretó. Los emplazamientos de esa obra debían situarse sobre la Línea General Roca, en el ramal Constitución Ezeiza, en ambos lados de la estación Monte Grande. Se apuntaba a la construcción de dos pasos bajo nivel, de un sentido de circulación con dos carriles; un galibo vertical de 4,20 metros, para permitir el paso del tránsito liviano y servicio de autotransporte público; y la construcción de un mini-centro de trasbordo, con un sector de paradas y un local cultural. El monto estimado de inversión informado oficialmente era de 42,5 millones de pesos, una cifra que estaría muy por encima de lo que sería el costo real de la obra.

Es más, diputado provincial Walter Martello (Coalición Cívica) oportunamente presentó un pedido de informes, donde se advirtió que el mencionado “costo es excesivamente elevado” si se lo compara con otras obras de similares características. A saber:

a) Berazategui: Ubicación: Calle 21, Obra: Paso Bajo Nivel, Empresa Contratista: Fontana Nicastro S.A.C., Consultora de Supervisión: Latinoconsult S.A. Monto: \$ 9.018.000

b) Avellaneda: Ubicación: Pte. de la Serna, Obra: Puente alto nivel. Empresa Contratista, Consultora de Supervisión: ATEC S.A. Monto: \$ 23.116.376

c) Beccar (Partido de San Isidro): Ubicación: Avenida Centenario, Obra: Paso Bajo Nivel. Empresa Contratista: José J. Chediack S.A.I.C.A. Monto: \$ 26.036.815

d) Ituzaingó: Ubicación: Av. Ratti – Firpo, Obra: Paso vehicular y peatonal bajo nivel. Monto: \$ 21.604.991



e) Quilmes: Ubicación: Guido-Amoedo, Obra: Cruce Bajo Nivel. Empresa Contratista: Vezzato S.A.C.I.A.F.I. Monto: \$ 17.139.774.

f) Martín Coronado (Partido de Tres de Febrero): Ubicación: Panamá-Nahuel Huapi, Obra: Paso Bajo Nivel. Empresa Contratista: Fontana Nicastro - Construere (UTE). Monto: \$ 16.836.386.

g) Carupá (Deslinde de los Partidos de San Fernando y Tigre): Ubicación: Colón-Alte. Brown, Obra: Paso Bajo Nivel. Monto: \$ 27.298.804.

h) Florencio Varela: Ubicación: Ruta Provincial N° 53 e intersección con las vías del F.C. Roca (Ramal Temperley- Bosques), Obra: Paso bajo nivel peatonal provisto de rampas para personas con movilidad reducida. Empresa Contratista: UTE - Fontana Nicastro S.A.C. - Martínez y de la Fuente S.A. Monto: \$27.500.000.

Empresas en la mira

En la Zona 1, las obras fueron adjudicadas a la UTE conformada por las empresas Eleprint S.A, Martínez y de la Fuente, y Construere Ingeniería S.A. Eleprint es una firma que presta los servicios de ingeniería y construcciones de obras en áreas de electromecánica, petróleo y gas, petroquímica e industriales, que se ha visto salpicada en diversos escándalos judiciales, como el caso Skanska: está en la mira ya que habría emitido facturas truchas. Su titular es el ingeniero Gustavo Weiss, actual protesorero de la Cámara Argentina de la Construcción.

Según una denuncia realizada por los diputados Elisa Carrió, Adrián Pérez, Héctor Flores, Elisa Carca, Patricia Bullrich, Fernanda Gil Lozano, Fernanda Reyes, Fernando Iglesias, Elsa Siria Quiroz, Susana García, Fernando Sánchez y Juan Carlos Morán, Weiss tiene facturas apócrifas de las firmas La Nueva Argentina por \$ 105.209, de la firma Darom Construcciones por \$ 5.883.750 y de Echo Argentina con \$ 132.139⁴.

Construere Ingeniería, cuyo titular es Juan A. Beltram, también tiene facturas truchas por 300 mil⁵.



⁴http://www.elisacarrio.com.ar/informes/Denuncia_Avelina%5B1%5D._Posta._11_de_noviembre.%5B1%5D.doc

⁵, “Más facturas truchas por 45 millones de pesos”, 22 de mayo de 2007
<http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/subnotas/85348-27396-2007-05-22.html>

Eleprint, además, aparece en la denuncia penal que realizó el diputado nacional Adrián Pérez, en el año 2005, por sobrepuestos en la construcción de cárceles, en lo que fue una maniobra muy similar a la instrumentada en las estaciones de trenes. Con las cárceles, las aparentes anomalías consistieron en millonarios aumentos de los presupuestos de ejecución de las obras, que se incrementaron entre el 52 y el 86 por ciento respecto de las cifras previstas originalmente. Esas variaciones fueron convalidadas por un decreto de necesidad y urgencia firmado por el entonces presidente Néstor Kirchner⁶.

Eleprint ahora quiere dar el gran salto: junto a la firmas Petersen (grupo Eskenazi), Cartellone, Supercemento y Rovella Carranza, integra uno de los dos grupos empresarios que siguen en carrera para quedarse con la concesión de las autovías 2 y 11 en la Provincia. El otro grupo está conformado por el consorcio de Roggio, Esuco y Helpport (grupo Eurnekian).

La empresa Martínez y de la Fuente también tiene peso dentro de la Cámara de la Construcción. Uno de sus directoras es Graciela de la Fuente, actual titular de la Cámara de la Construcción de La Plata y actual vocal de esa entidad a nivel nacional. De la Fuente tendría fluidos vínculos con el jefe de Gabinete, Aníbal Fernández, y desde hace varios años, otra de sus empresas, Megatrans S.A, tiene a su cargo el servicio de vigilancia satelital de patrulleros en la provincia de Buenos Aires. Se trata de un servicio que, según la revista La Tecla, le cuesta a casi \$ 50 millones por año al Estado provincial, siendo un sistema que sufre serios cuestionamientos por parte de los policías y que, además, se ofrecería a privados por la mitad de lo que se cobra al Estado⁷.

Las obras en la zona 2 del Programa de Mejora de Estaciones fueron adjudicadas a las empresas IECSA-S.A, Fontana Nicastro y Miavasa S.A, que también se encuentran involucradas en el caso Skanska por facturas truchas: Nicastro Construcciones por 3 millones, la UTE Marcalba S.A y Fontana Nicastro por 4 millones y la UTE IECSA S.A y Fontana Nicastro por \$300 mil.



⁶ http://www.ari.org.ar/informes/DENUNCIA_PENAL_licitaciones_carceles.doc

⁷ Revista La Tecla, “Quién vigila a Gran Hermano: la gran transa”, 18 de noviembre de 2010. http://www.latecla.info/2/nota_impresion_1.php?noticia_id=43486

IECSA y Nicastro también aparecen en un expediente judicial donde se investiga la emisión de facturas falsas por parte de empresas constructoras con negocios en Santa Cruz y otras provincias patagónicas⁸.

IECSA es la constructora de los hermanos Angelo y Fabio Calcaterra, quienes se la compraron a su tío Franco Macri (el padre del jefe de gobierno porteño). Y aportaron \$398.948 -el tope permitido por la Justicia Electoral para las contribuciones de empresas privadas- para la campaña de Cristina Kirchner en 2007. El aporte, según reveló la revista Noticias⁹, se hizo a través de una de las compañías vinculadas a IECSA, Creaurban, que es una desarrolladora inmobiliaria que alguna vez formó parte del Grupo Socma de Franco Macri.

IECSA aparece mencionada en los mails de Manuel Vázquez – asesor de Jaime y consultor privado- que rescató la Justicia: allí aparece que Vázquez coordinó el armado de Veloxia, el grupo liderado por Alstom e integrado por las firmas IECSA y EMAPA, y la española Isolux, que se adjudicó el controvertido proyecto del tren Bala.

Según el diario Clarín, Vázquez elaboró con su socio español Miguel Angel Lorente y un estudio jurídico de Madrid una parte de la ingeniería financiera que presentó Veloxia. Según se desprende de los correos, por esa intervención Vázquez y sus socios iban a cobrar una comisión de “alrededor de un millón de euros”¹⁰.

IECSA, además, es una de las empresas más beneficiadas por el Plan Federal de Construcción de Viviendas impulsado por el Gobierno nacional¹¹, y también tuvo a su cargo la construcción de pasos bajo nivel del Ferrocarril Mitre, que fueron encargados por la secretaría de Transporte durante la gestión de Jaime, como así también la repavimentación y ampliación de la ruta nacional N° 14.

Uno de los directores de IECSA es Santiago Altieri, que está investigado en la causa judicial contra Ricardo Jaime: entre otras irregularidades, el ex secretario

⁸ Diario La Nación 2 de febrero de 2008. “Facturas falsas: sin avances en las causas”

⁹ Revista Noticias, n° 1610. “El Macri que apoya a Cristina”

¹⁰ Diario Clarín, “Aparece otro contrato entre Vázquez y Alstom”, 25 de diciembre de 2010. http://www.clarin.com/politica/Aparece-contrato-Vazquez-Alstom_0_397160366.html

¹¹ Un informe de la diputada Maricel Etchecoin Moro demuestra que a nivel general, tanto en los programas como en los subprogramas del Plan Federal de Viviendas, en la Provincia de Buenos Aires las 5 empresas que concentran este negocio son Calcaterra SACIFI, una empresa del Grupo Macri, Martínez de la Fuente SA, Ingenor SA, IECSA SA y Eduardo Colombi. Entre todas acaparan el 50, 79%. Y solo el 20% esta en poder de Calcaterra, o grupo Macri.

<http://www.maricelechecoin.com.ar/documentos/Plan%20Federal%20de%20Vivienda%20entre%20los%20ajustes%20los%20amigos%20y%20la%20ilusion.pdf>

de Transporte está sospechado por haber recibido dádivas de empresarios, que eran beneficiados por contratos multimillonarios con el Estado nacional. La empresa IECSA está sospechada de haberle entregado un Volkswagen Passat a Jaime, en momentos en que era secretario de Transporte¹².

IECSA también estuvo interesada en quedarse con la concesión de las autovías 2 y 11. Pero el Ministerio de Infraestructura bonaerense la descartó: IECSA había conformado una UTE con la firma Coarco, que actualmente controla Caminos de la Atlántico, la firma que tiene la concesión, aun no vencida, de la Ruta 11

Conclusión

Los sobrepagos por obras realizadas en tareas de remodelación de las estaciones de trenes es un capítulo más del entramado de corrupción que existe entre el gobierno nacional y el grupo de empresas constructoras cercanas al poder político, siendo el Ministerio de Planificación Federal, especialmente la secretaria de Transporte, un claro ejemplo de cómo desde el poder central se incentiva el denominado capitalismo de amigos. Se trata de un mecanismo que se repite en todos los planes de obra pública que instrumenta la administración kirchnerista, donde evidentemente las prioridades pasan por hacer negocios con recursos del erario público, en lugar de diseñar políticas de Estado que sirvan para solucionar el gran déficit en materia de transporte público e infraestructura urbana que existe en el área metropolitana.

La realidad del sistema ferroviario, que muestra diariamente como miles de personas viajan como ganado en los horarios picos, con trabajadores que desempeñan sus tareas en condiciones absolutamente precarizadas, con patotas de la burocracia sindical que están al acecho, no es más que una consecuencia de este entramado de corrupción.



¹² Diario La Nación, “Procesan a Jaime por aceptar dádivas”.

http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=1330708

APORTE DOCUMENTAL



Cartel de obra ubicado en la localidad de Bernal, partido de Quilmes, donde aparece el monto del contrato de la zona 1, que es muy superior a los anunciado en 2008.



Cartel de obra ubicado en la estación Madero, partido de La Matanza, donde aparece el monto del contrato de la zona 2, que es muy superior a los anunciado en 2008

Autor

Diputado Walter Martello

Presidente de Bloque de Diputados CC

Honorable Cámara de Diputados

Provincia de Buenos Aires

