

tren bala RMSMC-M4

## TREN BALA: LOS ASPECTOS PENALES DE LA LICITACIÓN PÚBLICA

Señor Juez Federal:

**RICARDO MONNER SANS**, ciudadano argentino, Presidente Honorario de la Asociación Civil Anticorrupción con sede en Santa Fe, también abogado inscripto al tomo 4, folio 455, y **MARIO CAFIERO**, ciudadano argentino, Diputado Nacional (M.C.), también Ingeniero Industrial; por nuestro propio derecho y por nuestra propia obligación, constituyendo el domicilio procesal en Cerrito 782, 4º piso, Ciudad de Buenos Aires (zona de notificación 127), a V.S. decimos:

1.- En lo que se leerá, y por honradez intelectual, debe consignarse que hemos tenido la importante colaboración de **FRANCISCO JAVIER LLORENS**, quien –por domiciliarse en la Provincia de Córdoba-, no firma el presente escrito.

Los aquí firmantes tenemos muy claro el caso conocido como “**TREN BALA**”, nombre popular del **TAVE (Tren de Alta Velocidad)**, con el que se pretende unir las ciudades de Buenos Aires, Rosario y Córdoba) y de las consecuencias para el pueblo de nuestro país. Cuando se gobierna para la excelencia de los puentes y se desatiende a los realmente desamparados, fracasa la noción de República y tiembla la noción de Democracia.

Sobre el particular se ha escrito demasiado como para distraer el tiempo del Juzgado sobre el particular. Se trata de lo que en Derecho se conoce como el “hecho notorio”. Nos circunscribiremos, en esta primera presentación judicial, a los **aspectos penales del tema**, que merecen profunda investigación y castigo a los eventuales responsables de haber infringido, precisamente, normas de naturaleza penal. En ulteriores presentaciones, vendrán otros aspectos pormenorizados que el caso ofrece.

2.- Se adelanta. Las precisiones que se formulan de inmediato llevan a la conclusión que:

- a. Que desde un principio se engañó a la opinión pública, **escondiendo ardidosamente el monto real de las obras**, al referirlas a un hipotético Valor Actual de ellas, y no su Valor Nominal, que es el que efectivamente costará la obra y será abonado a los contratistas.
- b. Que también habría **habido engaño en cálculo del Valor Actual**, a los efectos de disminuir ardidosamente el monto final del mismo.
- c. Que se ha **incumplido totalmente** lo normado en la Ley de Inversiones Públicas y su reglamentación.
- d. Que la licitación pública habría sido en realidad un acto ficticio, a los fines de disimular lo que en realidad es una **adjudicación directa** a favor del grupo ALSTOM
- e. Que esta adjudicación directa se ve confirmada por el **cambio radical en la financiación de la obra por parte del banco Natixis**, totalmente diferente al ofertado originalmente por ALSTOM.
- f. Que la estructura de financiamiento aprobada a favor del Banco Natixis, **es sumamente ruinosa**, por encerrar un **desmedido seguro encubierto contra el default**; y por ser solo una **simulación de un préstamo a 30 años**, cuando en realidad su plazo de repago es sustancialmente menor.
- g. Que las actuaciones **esconden una privatización de las obras**, mediante una adjudicación directa de la concesión de la explotación de ellas a las empresas FERROCENTRAL S.A. y TRENES DE BUENOS AIRES S.A., NUEVO CENTRAL ARGENTINO S.A y BELGRANO CARGAS S.A.
- h. Que los **desfavorables antecedentes públicos** de la empresa Alstom debieron haber motivado un mucho mas pulcro proceso selectivo.

Todo esto supone la posibilidad de que no sólo haya existido violación de deberes de funcionario público, sino administración fraudulenta agravada.

### **3.- EXPOSICION DE LOS HECHOS:**

#### **I. El trámite licitatorio y su cúmulo de anomalías:**

El llamado a licitación (Resolución 324/06 del 8 de mayo de 2006, dictada por la Secretaría de Transporte a cargo de JAIME) fue llevado a

cabo **violándose** la Ley 24.354 –Sistema Nacional de Inversiones Públicas – en su art 2, 3 y 11. En el art. 2 se establece la exigencia de un Estudio de factibilidad e impacto ambiental (dado que esta obra se encuadra en el punto 8) del anexo I); y en el art.11 se establece la ineludible exigencia del previo Dictamen de Calificación.

Ese dictamen debió estar a cargo de la Dirección Nacional de Inversión Pública, de la Secretaría de Política Económica del Ministerio de Economía y Producción. Se han **violado** las exigencias del Decreto 720/95 –ver inciso “c” del art. 7-, decreto reglamentario de la Ley 24.354 y se han **violado** las disposiciones de la Resolución MECON R 175/2004.

La inexistencia de estos informes y dictámenes, previos a la toma de decisión de la adjudicación de la obra, no es solo una violación meramente formal a la legislación en materia de Inversión Pública. La falta de esos informes impide un análisis pormenorizado del impacto y los costos para el erario público de la obra –tanto de inversión como de operación-.

Las informaciones proporcionadas por las autoridades competentes son confusas y cambiantes; dependen del atril desde donde se las formulen. Desde la más alta investidura se nos quiere convencer de que este es un “salto a la modernidad”. La falta de informes técnicos previos y la incongruencia de las cifras anunciadas nos hacen temer que en vez de un “**salto a la modernidad**” el tren bala sea un verdadero “**asalto a las arcas públicas**”.

Decimos esto en virtud de elementos concretos de análisis que nos indican que ni siquiera el monto real de obra ha sido clarificado y surgen enormes dudas de su monto final, despertando el recuerdo de cómo empezó Yaciretá, con un presupuesto inicial de 2.000 millones de dólares y como terminó en un costo de 12.000 millones de dólares.

Esas dudas se agigantan cuando confrontamos las cifras del presupuesto oficial de la obra con las cifras publicadas en el libro “*Sociedad, Territorios e Infraestructura Horizonte 2016*” del CIMOP - Consejo Interprovincial de Ministros de Obras Públicas del año 2007.

En la Quinta Parte “*Visión estratégica del Transporte en la Argentina 2010- 2016*” pagina 201 dice: “*Costo Promedio de ramal de tren de Alta Velocidad: U\$S 19 millones - 14 millones Euros por kilómetro...*” En base a estas cifras del CIMOP, un organismo oficial interprovincial , llegamos a la conclusión que el costo del tren bala rondaría los **13.490 millones de dólares** en el caso de la alternativa Buenos Aires- Rosario- Córdoba todo en tramo de Alta Velocidad.

**Sin embargo, el Presupuesto Oficial supuestamente era de 1.350 millones dólares, o sea una cifra diez veces menor**

### **¿CÓMO SE EXPLICA TAMAÑA DIFERENCIA?**

La respuesta la deslizan desde el lado de los futuros contratistas, diciendo que el monto de 1.350 millones de dólares es a Valor Actual de las obras. Esto es una **gravísima anomalía**, porque ningún presupuesto de gastos y recursos se hace a valor actual, sino a valor nominal, es decir lo que efectivamente va a pagar el Estado y efectivamente va a recibir el contratista. El Valor Actual es un método de análisis basado en retraer los valores futuros de egresos e ingresos a un valor presente, mediante descontarle el rendimiento o interés que esos dineros devengarían desde el presente, hasta el momento de su efectivo desembolso.

Se trata en consecuencia de un método idóneo para hacer una comparación de ofertas, **pero en manera alguna para estimar o presupuestar el verdadero costo a pagar por las obras**. Costo que parece haber sido escatimado a toda costa tanto por los representantes del Estado como de las empresas integrantes del grupo Veloxia, liderado por Alstom.

Pero además, conforme surge de la circular aclaratoria n ° 5 del pliego de la licitación, donde se fijan las bases económico financieras para el cálculo del Valor Actual, **este valor habría sido deliberadamente disminuido** a los efectos de convencer a la opinión pública de lo módico y potable de la operación. (El engaño al pueblo que paga con el dinero estas cuestiones, constituye una confluencia de delitos que quedan para la importante investigación que el caso amerita).

En dicha circular se establece como parámetros para el cálculo un Euro decreciente frente al dólar, que pasa de u\$S 1,35 a menos de u\$S

1,20 a lo largo de treinta años, pese que su paridad actual es de 1,60 dólares por euro. Un tipo de cambio que partiendo de \$ 3,12 por dólar, crece un 2,5 % cada año. Un costo financiero promedio del 5,2 % anual. Y como contrapartida **¡una tasa de descuento del 12 % anual!**

**¡Aquí estaría la estafa en el cálculo,** que permitió anunciar que la obra tendría un monto de u\$s 1.300 millones a **Valor Actual**, el cual se habría logrado mediante inflacionar los pesos con una tasa del 2,5 % anual, y con un costo financiero del 5,2 % anual, o sea en total un 7,7 % anual, con un euro decreciente; **pero deflactando a la par esos valores** a lo largo de treinta años, con una tasa enteramente distinta, **del 12 % anual**, que **incide geoméricamente** en los resultados del cálculo.

En el siguiente cuadro se ha realizado una estimación de cuanto se habría disfrazado en menos el valor nominal de las obras, mediante este ardid de presentarlas a un Valor Actual digitado de u\$s 1.350 millones. El mismo nos informa que según el plazo de amortización que se haya tomado, **el valor real de las obras**, o sea el monto del contrato que efectivamente firmará el Estado con el grupo Veloxia rondara como mínimo en los **CUATRO MIL MILLONES DE DOLARES**, o sea tres veces mas que el declamado Valor Actual.

<b>Años</b>	<b>1.350</b>
15	3.001
20	3.650
25	4.439
30	5.399

A su vez el Pliego de Bases y Condiciones también encierra una adjudicación directa de la concesión de la explotación de la obra, al expresar que sus concesionarios prestadores u operadores serán las empresas FERROCENTRAL S.A. y TRENES DE BUENOS AIRES S.A., NUEVO CENTRAL ARGENTINO S.A y BELGRANO CARGAS S.A. . Estas empresas son actualmente las concesionarias que penosamente prestan los desvencijados y alicaídos servicios ferroviarios del país, en base a ingentes subsidios otorgados por el Estado, siendo la integrante del grupo Veloxia, EMEPA, una de las principales firmas que participa en este festival de subsidios.

Se **repite** así en mucho mayor escala, el **ruinoso modelo ferroviario actual**: el Estado es el socio bobo que costea y subsidia las obras, y mientras que los concesionarios cobran los boletos y se llevan las rentas. Por eso el desprecio total respecto al análisis de factibilidad económica financiera. Cuanto más alto sea el costo de las obras y los subsidios, mas se quedará en el camino.

Las dudas sobre la conveniencia de la obra no solo alcanzan a distintas personalidades y diputados que han expresado públicamente su oposición, sino que de acuerdo a información que se ha hecho pública, existe un informe de la **Academia Nacional de Ingeniería** que ha puesto en conocimiento de las autoridades de nuestro país un cúmulo de circunstancias “armónicamente” preocupantes.

Consultada la **Academia Nacional de Ingeniería** por este informe, nos ha hecho saber que el mismo aún no puede ser difundido, dado que todavía se encuentra en discusión con el señor Subsecretario de Transporte Ferroviario de la Nación. Por ello solicitamos se requiera a dicha Academia una copia auténtica del informe o de los informes elaborados en torno del TAVE o tren bala.

La inexistencia de informes técnicos previos fue la antesala de un proceso licitatorio teñido de sospechas, ya que en definitiva a la postre no hubo efectivamente un proceso de selección de ofertas competitivas. Dos de las tres empresas precalificadas por haber cumplido con el Sobre N° 1 del llamado a licitación, desistieron de las posteriores presentaciones técnicas y económicas, aduciendo la ausencia de información para definir el costo de las obras civiles, y el escasísimo tiempo otorgado para desarrollar una oferta tan compleja.

Las tres empresas precalificadas para la obra por Resolución N° 644 de fecha 22 de agosto de 2006 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE fueron:

- OBRASCOM HUARTE LAIN SOCIEDAD ANONIMA – CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES SOCIEDAD ANONIMA Y JOSE J. CHEDIACK SOCIEDAD ANONIMA, INDUSTRIAL, COMERCIAL Y AGROPECUARIA - UNION TRANSITORIA DE EMPRESAS (en formación)

- CONSORCIO ALSTOM TRANSPORT SOCIEDAD ANONIMA – ALSTOM TRANSPORTE SOCIEDAD ANONIMA – ALSTOM ARGENTINA SOCIEDAD ANONIMA – IECSA SOCIEDAD ANONIMA – GRUPO ISOLUX CORSAN SOCIEDAD ANONIMA Y EMEPA SOCIEDAD ANONIMA
- SIEMENS A.G. – SIEMENS SOCIEDAD ANONIMA – ELECTROINGENIERIA SOCIEDAD ANONIMA - CONFER SOCIEDAD ANONIMA.

Es decir que de las tres empresas interesadas cuya presentación determinó el inicio del procedimiento de Licitación Pública en tres tramos, (precalificación, oferta técnica y oferta económica), sólo UNA quedó en camino, y así el Consorcio ALMSTON (grupo Veloxia) pudo quedarse con la obra, sin que en la practica haya existido una compulsa o comparación de precios en un régimen de competencia. Este carácter de oferta única hubiese sido suficiente motivo para cualquier administrador prudente de los dineros públicos, para declarar a la licitación desierta.

Sin embargo surge la fundada sospecha que desde la Secretaría de Transporte **se habría generado el simulacro de una licitación pública** que nunca se llegó a materializar, con la participación de empresas que simularon interés en participar, pero que finalmente dejaron el camino libre al (“caballo de comisario”) que contaba con la totalidad de los requisitos contenidos en el Pliego.

En tal sentido entendemos necesario que la Justicia investigue los últimos traspasos accionarios que han efectuado la socias argentinas de ALSTOM, IECSA y EMEPA. En la primera los Macri se desprendieron de sus acciones, y las transfirieron a sus primos Calcaterra, pero existen versiones que hablan que una parte de ellas habrían ido a parar a las manos del empresario Lázaro Baez, del entorno íntimo de la actual familia gobernante. Por su parte EMEPA es una de las principales empresas que recibe subsidios de la secretaria de Transporte para le reparación de material ferroviario.

## **II. El absurdo cambio de la propuesta de financiamiento:**

Una de las características singulares de esta “licitación” era que los oferentes deberían comprometer un financiamiento no inferior al

50% del monto total de la obra. El Pliego obligaba a los oferentes **a precisar las fuentes de financiamiento propias y de terceros**, determinando que al momento de la presentación de la oferta **se acompañara las cartas de compromiso que formalizarán y garantizaran** el financiamiento propuesto.

El 12 de julio de 2007 se suscribió un acuerdo entre la SECRETARIA DE TRANSPORTE y el oferente ALSTOM TRANSPORT SOCIEDAD ANONIMA - ALSTOM TRANSPORTE SOCIEDAD ANONIMA - ALSTOM ARGENTINA SOCIEDAD ANONIMA - IECSA SOCIEDAD ANONIMA - GRUPO ISOLUX CORSAN SOCIEDAD ANONIMA Y EMEPA SOCIEDAD ANONIMA (GRUPO VELOXIA), que como parte de la estructura de financiación exigida por el pliego, vinculaba al BANCO SOCIETE GENERALE con ella

El 17 de agosto de 2007, el Banco Societe Générale presentó la descripción de la estructura financiera, en función de los mercados financieros y las condiciones del país, y en consecuencia el Grupo Veloxia propuso el financiamiento del 80% para la parte electromecánica otorgada por el mencionado banco, con una tasa del 5,2 % anual y 16 años de plazo.

Posteriormente, tomando intervención mediante la Nota SF N° 236/07 del 30 de agosto del 2007, la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía y Producción, determinó los requisitos a cumplimentar para que se aprobara el acuerdo de financiamiento, previo a la suscripción del contrato para la ejecución de la obra.

Sin embargo la estructura de financiamiento se formalizó con un cambio significativo de actores. Se produjo la salida del banco comprometido originalmente, e ingresó el banco Natixis, aprobándose la propuesta financiera de este por Resolución N° 178/08 del Ministerio de Economía y Producción, de fecha 26 de marzo pasado.

La nueva estructura financiera del TAVE es un verdadero dislate. Por un lado esconde un enorme y desproporcionado seguro antidefault, en violación a la regla de la paridad de los acreedores. Y por otro lado se simula un crédito a 30 años de plazo, cuando en realidad en términos financieros su plazo medio no llega a 8 años, y su “duración” en términos financieros es de 4,8 años.

Estos resultados se lograron con una ingeniería financiera en la que se infló el monto de capital, de manera tal de pagar mas del doble de indemnización si no se cumple con su pago, como reaseguro ante un default. Esto a su vez se lo disimuló con el derecho a un rescate anticipado del saldo del capital a la mitad del plazo del préstamo, a un valor ínfimo.

En concreto, conforme los anexos aprobados por la Resolución 178/08, los bonos se colocan al **¡75 % de su valor!**, como en los peores tiempos de Pellegrini y Roca, cuando nuestro país -que mantenía en default el préstamo de la Baring y otros- era un títere de la City de Londres. Y son en realidad **a 10 años**, al cabo de los cuales, a partir del séptimo al décimo año, se debe haber pagado un 38,4 % de su valor nominal, a razón de un 9,6 % anual. Sin embargo deben pagarse intereses por siete años más, para poder ejercer la opción de rescate anticipado del saldo del capital, que tiene vencimiento a 30 años, **por el 61,6 % restante, ¡para lo cual deberá pagarse el 1 % de este monto!**.

Por esta razón la tasa efectiva (TIR) trepa arriba del **16 % anual** en todos los casos, llegando a casi el 18 % en caso de un evento de default. Por su parte la tasa de interés durante esos primeros 17 años es **hiperflotante**. Surge de la suma de la Libor, mas la CDS (Credit Default Swaps, tasa de riesgo de default), más una tasa que depende de la situación de liquides interna del banco Natixis; atando así la Nación Argentina sus destinos a los de este banco de segunda línea francés.

El hecho de pagarse estas tasas en las que se incluye el seguro contra default, más el hecho ante el caso de un evento de default, de pagar un 160 % más del capital abonado hasta el décimo año, hace que el **préstamo encierre en forma estafatoria un doble seguro contra el default**.

Los resultados del mismo se pueden ver en el siguiente cuadro, donde se han resaltado el correspondiente a una tasa de interés del orden del 12 % anual, vigente a la fecha (Hipótesis Media).

**TAVE - Proyecciones financiación Natixis (importe neto préstamo u\$s 3.042 millones)**

Hipótesis	Tasa	Plazo	TIR	Pagos millones u\$s	Pagos / Capital	Plazo medio años	Duración años
Optimista	9 % anual	17 años	11,9%	-6.692	-2,2	8,0	6,1
		Evento default	13,9%	-9.608	-3,2	-	-
		30 años	12,8%	-10.598	-3,5	15,1	7,0
<b>Media</b>	<b>12 % anual</b>	<b>17 años</b>	<b>16,6%</b>	<b>-8.410</b>	<b>-2,8</b>	<b>7,9</b>	<b>5,4</b>
		<b>Evento default</b>	<b>17,9%</b>	<b>-11.349</b>	<b>-3,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
		<b>30 años</b>	<b>17,1%</b>	<b>-12.797</b>	<b>-4,2</b>	<b>14,4</b>	<b>5,8</b>
Pesimista	15 % anual	17 años	21,2%	-10.129	-3,3	7,9	4,8
		Evento default	22,1%	-13.091	-4,3	-	-
		30 años	21,5%	-14.996	-4,9	13,9	5,0

Efectuada la presentación por el licitante, le está vedado a éste cambiar su propuesta porque ello va en desmedro de los demás postulantes, salvo que reporte significativas mejoras para su cocontratante, el Estado. La igualdad entre licitantes no sólo es requisito constitucional derivado del principio de igualdad ante la ley, sino que es garantía republicana en favor de los usuarios de aquello que va a ser licitado. Se agrade, por consecuencia, el principio de la soberanía popular al que alude el art. 33 de la Constitución Nacional.

Se han **violado**, pues, las normas conducentes de la Licitación Pública (entre muchos, MARIENHOFF, Miguel, Tomo III A de su TRATADO DE DERECHO ADMINISTRATIVO, págs. 234 y siguientes). El cambio total de las condiciones financieras con la deserción del Supervielle y la aparición del Natixis, convertiría directamente a la contratación en una adjudicación directa, ya que nada tiene que ver esta desastrosa y sospechosa financiación con la presentada en la oferta.

**III. Los desfavorables antecedentes internacionales de ALSTOM:**

ALSTOM había presentado como financista al Banco Societé Generale. Luego se le permitió su sustitución por el Banco NATIXIS. El único que subsistió en este extrañísimo proceso, ha sido el grupo ALSTOM.

¿Quién fue el encargado de anoticiarse de los preocupantes antecedentes del grupo ALSTOM? ¿Quién fue el encargado de advertir cuáles eran los graves problemas que –cuanto menos- desde el 2004 tenía sobre sus hombros esta empresa?

KPMG puso en conocimiento en Francia que ALSTOM enviaba pagos a paraísos fiscales, aunque tenía graves problemas financieros. El entonces Ministro de Finanzas francés NICOLÁS SARKOZY le organizó a la empresa lo que se conoce como un plan de rescate. **ALSTOM estaba muy cercana a la quiebra.**

KPMG conoce, sin embargo, que luego del rescate del hoy Presidente de Francia, ALSTOM sigue bajo sospecha. Autoridades francesas y suizas la investigan por el posible PAGO DE SOBORNOS.

La policía suiza se reunió en Brasil con la policía de este último país para avanzar en la investigación respecto del pago de sobornos de ALSTOM para triunfar en la adjudicación de un contrato de 45 millones de dólares en función de la expansión del subterráneo en San Pablo. Se la investiga, también respecto de distintos proyectos en Venezuela, Singapur e Indonesia.

Está confesado por directivos de ALSTOM que pagaron sobornos. Las oficinas de esa empresa fueron allanadas. Giraban dineros a empresas fantasmas en Suiza y Liechtenstein.

SIEMENS quedó excluida en la singular licitación del TAVE. Los directivos de SIEMENS, sin embargo, se encuentran en conversaciones con los responsables de ALSTOM, para una especie de asociación. Siemens es empresa que ha dejado huellas en la República Argentina. Huellas varias y desfavorables. En los años 70 y 80 sus ejecutivos manejaban a militares y gremialistas de nuestro país, vinculados a la ex ENTEL.

SIEMENS tiene vinculación funcional con la firma española TECOSA, empresa que fue investigada en la Argentina por su vinculación con algunos personajes de GENDARMERÍA NACIONAL (expediente 5042/00 en la Justicia Federal Criminal y Correccional). El Juzgado actuante hasta llegó a pedir extradiciones de directivos de TECOSA. Se sospechaba de la adjudicación de un contrato de 200 millones ... a dedo. Luego, todo fue clausurado en su avance. La firma española proveyó a través de SIEMENS de Argentina, equipos de comunicación VHS al sistema de antenas de Gendarmería Nacional.

#### **4.- CONCLUSIONES:**

¿Quién ha informado públicamente del costo total de la obra y cómo está él conformado? ¿Cómo se ha armado una ingeniería financiera que supera largamente el costo real de la obra? ¿Quién ha estudiado cuál será el costo para la República Argentina y dónde ello ha quedado plasmado? ¿Cuál es el costo –en el supuesto de que finalmente el TAVE (tren bala) se pusiera en movimiento- para cada usuario del servicio? ¿Por qué antes de empezar las obras la República Argentina debe pagar 670 millones de dólares?.

-.-

Sr. Juez: son demasiados los temas que ponen en compromiso penal a algunos estamentos de la Administración Pública. Y si bien el régimen procesal al promover una acción penal no exige la calificación vinculada con el Código respectivo, no podemos dejar de evidenciar nuestro criterio. ***Han existido concertaciones extrañas dentro del marco de la violación de deberes de funcionario público y han existido conductas que ya –no es conjetura- se vinculan con la administración fraudulenta del patrimonio estatal.***

Tiene el Juzgado una fecunda labor para evidenciar que estas cosas no reciben convalidación jurídica. Tiene el Juzgado una fecunda labor para hacer remontar a la República Argentina de los penosos lugares en que nos encontramos de cara a los indicadores mundiales en punto a CORRUPCIÓN.

Dígnese V.S. proveer de conformidad.

Será justicia.