

GENERACIÓN Y SOSTENIMIENTO DE UN ÁMBITO PRIVILEGIADO DE ACUMULACIÓN EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE PASAJEROS. (1990-2003).

Verónica Pérez¹
veronikaperez@gmail.com
Universidad de Buenos Aires

Resumen

En este trabajo se analizan las características del proceso de concesión de los ferrocarriles de pasajeros del área metropolitana de Buenos Aires. Dicho proceso fue desarrollado a inicios de la década de los 90 en Argentina, en el contexto general de privatización de empresas de bienes y servicios públicos. La hipótesis que se sostiene es que tanto por el modo de llevarse a cabo, como por la lógica que asumió el modelo de concesión de los servicios, se conformó un ámbito privilegiado de acumulación en el sector. Para el desarrollo de dicho argumento se analiza la relación entre el carácter de la intervención económica estatal, la acción empresaria y el desempeño de las empresas concesionarias del sector, en base a documentos oficiales, información hemerográfica y series estadísticas provistas por diferentes organismos del sector.

Summary

This paper analyzes the process of concession of the passenger railways in the metropolitan area of Buenos Aires. It was developed in the early 90's in Argentina in a general context of privatization of public goods and services. The hypothesis proposes that in this process, it was formed a privileged accumulation space in the sector. In order to develop this argument, the paper examines the relationship between the character of state's economic intervention, corporative action and performance of the concessionaires. These results are based on official documents and statistical series, hemerographic information provided by different agencies in the sector.

Palabras clave: concesiones, trenes urbanos, ámbitos privilegiados de acumulación.

Introducción

En el presente trabajo se aborda el caso de la concesión de los servicios ferroviarios de pasajeros del área metropolitana de Buenos Aires, que tuvo lugar durante el primer quinquenio de la década de los noventa como parte del proceso privatizador de empresas públicas en Argentina

El argumento que se sostiene es que la concesión de los ferrocarriles urbanos presentó importantes similitudes con los rasgos generales del proceso privatizador, fundamentalmente en lo que refiere a la orientación de la intervención económica estatal, la cual configuró condiciones favorables a la conformación de un ámbito privilegiado de acumulación en el sector (en adelante APA), si por estos se entiende, tanto por sus características constitutivas

¹ Licenciada en Sociología. Becaria doctoral del CONICET con sede en el Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires. E-mail: veronikaperez@gmail.com

como por su modo de funcionamiento, “una red integrada por prácticas, actores, actividades económicas y regulaciones normativas, que permiten la generación y sostenimiento de diversos mecanismos de obtención de cuasi-rentas de privilegio que son apropiadas por las firmas privadas involucradas” (Castellani, 2009: 6).

En este sentido y en oposición a la concepción según la cual el período privatizador se caracterizó por un marcado “retiro del Estado”, aquí se sostiene que uno de sus rasgos principales lo constituye la fuerte regulación económica estatal dirigida a sostener espacios de nulo riesgo empresario y obtención de ganancias extraordinarias, tanto para las empresas que participaron directamente de las privatizaciones, como para aquellas que quedaron ligadas al proceso privatizador y que fue justamente este rasgo distintivo del proceso el que posibilitó, para el caso de la concesión de trenes urbanos, la conformación de un APA.

Para avanzar en esta línea argumentativa este trabajo ha sido estructurado del siguiente modo: En el punto uno se desarrollan sucintamente las características generales del proceso privatizador de empresas públicas implementado en el país a inicios de la década del 90, centrando la mirada en aquellos aspectos que generan condiciones favorables a la conformación de APA's. En el punto dos se buscan establecer semejanzas y diferencias entre las características más sobresalientes del proceso y el modo como se llevó a cabo la privatización mediante concesión de los servicios ferroviarios de transporte urbano de pasajeros para pasar, seguidamente en el punto tres, al análisis de los principales conflictos desatados en el marco de las recurrentes renegociaciones contractuales con los concesionarios del sector, los cuales posibilitaron que se hagan públicas un conjunto de prácticas de vinculación preferencial entre empresas y organismos públicos, que echan luz sobre algunos de los mecanismos específicos que viabilizaron la conformación y sostenimiento de un APA en el sector.

1. Breve reseña sobre los rasgos generales del proceso privatizador de empresas públicas en Argentina.

Durante el primer quinquenio de la década de los noventa y al calor de las recomendaciones del diagnóstico elaborado por los organismos internacionales de crédito conocido como “Consenso de Washington”, se llevó a cabo el cambio estructural más relevante del siglo pasado en Argentina: el traspaso de las empresas estatales a manos de concesionarios privados (Basualdo, 2006). La privatización de los servicios públicos se constituyó en un “hito fundamental” no sólo porque se transfirieron activos subvaluados sino fundamentalmente porque se transfirió un poder regulatorio decisivo sobre la economía en su conjunto a un núcleo muy reducido de grandes actores económicos (Azpiazu, 2002).

Se trató, como observan algunos autores, de una verdadera “prenda de paz”, en la medida en que las privatizaciones posibilitaron la resolución de las contradicciones entre la banca acreedora y los grandes grupos económicos locales, las cuales quedarían transitoriamente saldadas a partir de la convergencia de intereses en los consorcios que se harían cargo de las empresas públicas. Por el lado de la banca acreedora, las privatizaciones podían restablecer el pago de los servicios de la deuda externa mediante la instrumentación del mecanismo de capitalización de los títulos de la deuda en la transferencia de los activos estatales; mientras que en lo concerniente a los grupos económicos locales y los conglomerados extranjeros radicados en el país, las mismas suponían la apertura de nuevos mercados y áreas de actividad con nulo riesgo empresario, en la medida en que se trataba de la transferencia o concesión de activos a ser explotados en el marco de mercados mono u oligopólicos, con ganancias extraordinarias garantizadas, en muchos casos, por vía legal (Abeles, 1999). Por su parte, las pérdidas resultantes por la desregulación económica y la

apertura del mercado, se encontrarían más que compensadas por el acceso a la propiedad de activos estatales de gran magnitud y altas tasas de rentabilidad.

En la propiedad de estos consorcios convergieron, en la mayoría de los casos, bancos transnacionales, grupos económicos locales, conglomerados extranjeros y empresas transnacionales, dando lugar a una forma de propiedad inédita en la economía local que impulsó la conformación de una verdadera “comunidad de negocios” con capacidad para influir sobre el sistema político y el rumbo de la economía en su conjunto (Basualdo, 2000). Estas oportunidades creadas por la política de privatización de empresas públicas supusieron la conformación de un nuevo tipo de empresas, las *asociaciones*, las cuales se caracterizaron por la obtención de importantes márgenes de rentabilidad (Basualdo, 2000; Castellani, 2002). En este esquema, cada fracción capitalista tenía su función dentro los consorcios asociados, situación que partía de una visión estratégica: mientras las fracciones extranjeras aportarían su capacidad tecnológica y los bonos de la deuda, las fracciones nacionales contribuirían con su capacidad de "lobby".

En cuanto al perfil de inserción estructural de los grupos que participaron de los consorcios adjudicatarios, se distinguen cuatro tipos de estrategias que acentuaron el grado de concentración de la propiedad de las empresas y áreas “desestatizadas” en un muy reducido número de grandes agentes económicos: concentración, integración vertical, diversificación y conglomeración (Azpiazu, 1994; Abeles, 1999).

Si se atiende al modo como se llevó a cabo el proceso privatizador todos los autores que trabajan la temática destacan su celeridad y la creación de marcos regulatorios que garantizaron reservas de mercado y acceso a cuasi-rentas de privilegio.

Los mecanismos instrumentados consolidaron el control por parte de los sectores dominantes de los principales resortes jurídicos e institucionales en los que se basaba el accionar del aparato estatal, principalmente los vinculados a la determinación tarifaria y a los marcos regulatorios de las empresas privatizadas. En esta dirección se destacan la creación tardía de los entes reguladores -que deberían haberse implementado previamente a la consecución del proceso con el fin de, entre otros aspectos, monitorear y dirigir los procesos de privatización participando del diseño de los respectivos marcos regulatorios- y la implementación de profundos incrementos y reestructuraciones tarifarias con anterioridad a la transferencia de las empresas al capital privado.

Al ritmo de esta dinámica se fue consolidando una particular relación entre Estado y cúpula empresaria, caracterizada por la permanente búsqueda de obtención de ganancias extraordinarias por parte de las más importantes empresas que operaban en el mercado local (Castellani, 2002). Esta búsqueda se realizó a través de la construcción de distintos mecanismos de vinculación preferencial con los sectores del aparato estatal, los cuales orientaron sus políticas de intervención económica en un sentido que viabilizó la obtención de ganancias extraordinarias por parte de la fracción de la cúpula empresaria que quedó vinculada, tanto directa como indirectamente, al proceso privatizador de empresas públicas.

Un análisis sobre el modo como evolucionó la tasa de rentabilidad sobre ventas de la elite empresaria local entre los años 1993 y 2001 (Azpiazu y Schorr, 2003:42), permite inferir que el desempeño altamente diferencial que muestran las empresas vinculadas al proceso privatizador respecto al resto de las empresas de la cúpula, no se explicaría por una “natural” superioridad que en términos de eficiencia y modernización caracterizaría a los emprendimientos privados respecto de los estatales tal como postulaba el discurso privatizador de la época, sino más bien por un tipo de intervención económica estatal que posibilitó la obtención de beneficios extraordinarios para esta fracción de la cúpula.

Esta línea de indagación es la que se recorre en el presente trabajo a partir de un análisis sobre el proceso constituyente de un ámbito privilegiado de acumulación en el servicio de trenes urbanos. En los apartados que siguen se mostrará que tanto el mecanismo

de transferencia que se desplegó a los fines de traspasar el servicio ferroviario de pasajeros a concesionarios privados, como la dinámica de funcionamiento que hizo posible su sostenimiento a lo largo de los años, lejos de alcanzar la metas enunciadas que guiaron el cambio del modelo de gestión, construyeron un terreno propicio para que los concesionarios operaran en condiciones de muy bajo riesgo empresarial, en un contexto de progresivo deterioro de las capacidades estatales y cargando, fundamentalmente sobre los usuarios, las falencias del sistema de gestión.

2. La orientación de la intervención económica estatal en el proceso de concesión de los trenes urbanos.

2.1 Los lineamientos formales del proceso.

Mediante la sanción de la ley 23.696 del 17 de agosto de 1989, se estableció el marco jurídico para el desarrollo de los distintos procesos de privatización de los servicios públicos en cuyo Anexo I quedaba incluida la empresa Ferrocarriles Argentinos. El decreto 666/89 establecía el plan de coyuntura que fijaba las primeras pautas generales para la transferencia, entre las cuales se destacaba la necesidad de una fuerte disminución del financiamiento, así como el incremento de la recaudación de pasajes urbanos y suburbanos mediante un enérgico control de la evasión.

En ese entonces, la justificación de la necesidad de transferir los ferrocarriles a manos privadas, giraba en torno a la muy difundida información de que los mismos hacían perder al Estado más de un millón de dólares diarios y que, aún la costosa erogación, resultaban ineficientes. El otro punto que se enfatizaba era que a otras pérdidas resultantes de la ineficiencia de la gestión estatal, se sumaba la producida por la falta de controles que posibilitaban la elusión del pago por la prestación del servicio. En este sentido, informaciones oficiales de la época estimaban que la evasión de pasajes oscilaba entre el 50 y el 70 por ciento (Veschi, et al, 2001).

En cuanto a la modalidad de transferencia que se implementaría, en el mismo decreto se establecía que la misma sería la de Concesión Integral de Explotación de líneas o sectores de la Red Ferroviaria Nacional² y que la adjudicataria de cada licitación debería constituir una Sociedad Anónima Concesionaria. Este punto se constituía en un elemento clave, pues el objetivo de esta disposición era dejar en manos de la empresa concesionaria el manejo de todas las variables técnicas, comerciales y económicas del negocio, situación que favorecería una eficaz integración entre las distintas actividades –técnicas, operativas, de gestión laboral y decisiones de inversión- bajo una conducción estratégica única (Martínez, 2007).

Posteriormente y como etapa intermedia concebida como necesaria para colocar a los servicios de pasajeros del área metropolitana de Buenos Aires en condiciones de ser privatizada su explotación, se dispuso desvincular los servicios del área metropolitana del sistema ferroviario nacional escindiéndose de la empresa Ferrocarriles Argentinos la administración de los ferrocarriles urbanos y suburbanos y creándose, sobre la base de dicha escisión, la empresa Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FE.ME.SA). Esta operación redundaría en beneficios para los pasajeros del área metropolitana ya que, según se proyectaba, lograrían alcanzarse apreciables mejoras tanto en calidad como en eficiencia al poder atenderse las necesidades diferenciales que presentaba este sector³.

² Se entiende por concesión integral aquella en la cual la concesionaria asume, en el sector objeto de contratación, la explotación comercial, la operación de trenes y atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias. (Decreto 666/89).

³ "...cabe tener presente que la prestación de los servicios ferroviarios de transporte de pasajeros en el ámbito urbano, caracterizados por el transporte cotidiano de cientos de miles de personas en viajes relativamente cortos - menos de 50 kilómetros - bajo exigencias de elevada frecuencia, rapidez y seguridad, difiere notablemente de las

Finalmente, el 21 de junio de 1991 y por medio del decreto 1143 que fijaba el marco normativo para el otorgamiento de las concesiones, se dispuso que los procesos de privatización por concesión del servicio ferroviario de trenes de superficie se realice conjuntamente con el de trenes subterráneos, con participación de las autoridades municipales.

Como objetivo principal, el decreto establecía que la reestructuración de la prestación de los servicios ferroviarios de pasajeros se realizaba en función de “establecer un sistema capaz de proporcionar servicios ferroviarios eficientes (adecuados niveles de frecuencia, de tiempos de viaje, de confiabilidad, de confort y de seguridad) con tarifas adecuadas al nivel económico medio de los habitantes del Área⁴, y el menor subsidio posible a los entes explotadores de los mismos” (Decreto Nacional N° 1143/1991, Artículo N°2).

En cuanto a la posibilidad de que el Estado Nacional otorgue ingresos adicionales a los concesionarios en forma de subsidios, la misma se fundamentó en la posibilidad de que los costos globales de los mismos, que incluían los de explotación, inversión y una razonable rentabilidad, podrían no ser compensados por el monto de la tarifa. A diferencia de otros casos de empresas públicas privatizadas, en el caso de los ferrocarriles urbanos la autoridad para la fijación del monto de la tarifa no se transfirió a los concesionarios sino que quedó bajo la órbita del Ministerio de Economía, órgano que debía sostener bajos niveles tarifarios.

En relación con lo anterior y desde una perspectiva sincrónica, se puede argumentar que si bien el modelo establecía como meta la modernización del sistema en base a la introducción del principio de racionalidad económica, ponía un freno al proceso de mercantilización que sí se desarrollaría en otros servicios públicos privatizados en los cuales la cultura privatista tendió a tornar equivalentes racionalidad económica y racionalidad mercantil, mediante el establecimiento de sucesivos aumentos tarifarios realizados por las empresas, los cuales excluían del acceso a los bienes y servicios públicos a crecientes sectores de la población (Castro, 2005:17). Sin embargo, una mirada diacrónica muestra una tendencia hacia el avance de su carácter mercantil si se tiene en cuenta que una de las primeras acciones desplegadas por los concesionarios fue la de reforzar los sistemas de control evitando la elusión del pago del boleto, lo que a su vez permitió un importante incremento en los niveles de recaudación.

En base al esquema anteriormente mencionado y en relación con la necesidad de que el Estado Nacional otorgue ingresos adicionales a los concesionarios en forma de subsidios como modo de compensar una tarifa que se definía a priori como insuficiente, la Secretaría de Transporte fijó un programa de inversiones a realizar por cada concesionario: serían adjudicatarias de las concesiones aquellas empresas que presentaran las propuestas más eficientes en términos de una combinación entre introducción de las máximas mejoras en el sistema y la necesidad del menor subsidio estatal. En este marco, el pago de un canon a los concesionarios quedaría atado al cumplimiento de mejoras e inversiones que quedarían plasmadas en los respectivos contratos de concesión.

A su vez, el decreto disponía la creación de una serie de dispositivos institucionales que, entre otros aspectos, tendrían como competencia monitorear y dirigir los procesos de privatización mediante concesión, participando de la creación de los respectivos marcos

prestaciones ferroviarias en el resto del país, por el escenario físico, por el mercado al cual sirven, por la organización del tráfico, por la infraestructura utilizada, por el material rodante y hasta por la especialización del personal”. (Decreto 502/91).

⁴ El Área Metropolitana de Buenos Aires quedaba comprendida por la Capital Federal y los partidos de Zárate, Campana, Exaltación de la Cruz, Escobar, Pilar, Tigre, General Sarmiento, San Fernando, San Isidro, Vicente López, San Martín, Tres de Febrero, Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora, Quilmes, Almirante Brown, Berazategui, Florencio Varela, San Vicente, Ensenada, Berisso, La Plata, Brandsen, Luján, Mercedes, Moreno, General Rodríguez, Morón, Merlo, Marcos Paz, General Las Heras, Lobos, La Matanza, Esteban Echeverría y Cañuelas.

regulatorios y vigilando su posterior cumplimiento por parte de las empresas que serían adjudicatarias de los servicios⁵.

En el año 1993 fueron creadas la Comisión Nacional de Transporte Ferroviario (CNTF) y la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (UCPF). La primera tenía entre sus funciones la de intervenir, en nombre del Estado Nacional, en todo lo relativo a las concesiones del transporte ferroviario interurbano de pasajeros y de cargas, otorgadas o a otorgar en el futuro tanto a las provincias como al sector privado, y entender en la regulación relativa a la seguridad del transporte de pasajeros y de cargas por vía férrea –de superficie y subterráneo- en todo el territorio nacional. A la segunda, se encomendaron funciones de fiscalización y control de las concesiones a otorgar para la explotación de los servicios ferroviarios del Área Metropolitana de Buenos Aires, a través de la Resolución M.E.Y.O.S.P. N° 792/93, hasta tanto fuese creada una Autoridad de Transporte del Área Metropolitana. No obstante su creación, estos organismos tuvieron un desempeño ineficiente derivado de que sus competencias no habían sido claramente definidas y de que la superposición de sus funciones ocasionó una serie de fricciones entre ambos que erosionaron aún más su capacidad de acción (Martínez, 2007).

Finalmente, en el mencionado decreto se establecía que la duración de las concesiones se extendería por un plazo de 10 años, prorrogable a 10 años más.

2.2 De lo formal a lo real: El proceso de selección de los concesionarios y sus consecuencias en el mercado del transporte ferroviario.

Una vez establecidos los marcos normativos para los correspondientes llamados a licitación, se inició el proceso de selección y adjudicación de las concesiones. Para su efectivización el sistema de transporte ferroviario de superficie se dividió en 7 grupos de servicios que se licitarían de forma separada.

La selección de los concesionarios se realizó en tres etapas, en la primera se calificó la aptitud empresarial, la capacidad económica y la experiencia operativa. En la segunda, se evaluó el plan empresarial, en que el oferente debía demostrar la viabilidad técnica de su propuesta. Finalmente, en la tercera etapa, en la cual participaron sólo los concesionarios que habían superado las dos primeras, se realizó la selección en base a un único criterio de adjudicación: el aporte total del Estado por subsidios e inversiones, medido como valor presente del conjunto (Martínez, 2007)

A diferencia de otros servicios públicos privatizados el proceso de concesión de los ferrocarriles no se caracterizó por su celeridad. En el año 1988 el gobierno había solicitado un informe a la consultora canadiense Booz Allen & Hamilton comenzando de esta manera a dar los primeros pasos para su transferencia. Posteriormente y en base a ese informe, cuyas pautas habían sido impuestas por el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, se firmó un memorándum de entendimiento con el Banco Mundial en el cual quedaba establecido el plan definitivo de privatización bajo el sistema de concesiones y que incluía, entre otros aspectos, la financiación necesaria para el pago de indemnizaciones de personal: 700 millones de dólares que serían aportados por la entidad financiera (Veschi, *et.al.*, 2001).

Hacia el año 1991 ya se contaba con la mayoría de los dispositivos normativos que permitirían la efectivización del traspaso de los servicios a los operadores privados, no obstante, el proceso de selección y adjudicación se vio enfrentado a pronunciadas demoras derivadas, en la generalidad de los casos, de cuestionamientos e impugnaciones de diversas

⁵ El artículo N° 2 del Decreto 1143, enfatizaba que “*dicha reestructuración es compatible con el propósito de impulsar la creación de una autoridad del transporte, de carácter interjurisdiccional y autárquica, que regule en lo necesario y administre el transporte del área con sentido de jurisdicción única, para eficiencia del sistema en su conjunto y beneficio de los habitantes de la misma*”.

características presentadas por los distintos consorcios que se presentaron en las licitaciones. (Azpiazu y Schorr, 2003). Un ejemplo en tal dirección es el de la adjudicación a Metrovías S.A. de la línea de trenes Urquiza y de los servicios que hasta entonces proveía la empresa Subterráneos de Buenos Aires. En el caso mencionado el proceso estuvo signado por denuncias sobre irregularidades realizadas por el consorcio Metrobaries S.A., quien también se había presentado a licitación pública. Este último impugnó en varias instancias la adjudicación argumentando que superaba la presentada por Metrovías, llegando a presentar una demanda ante la justicia. Sin embargo, y a pesar de que el juez a cargo de la causa dio orden a la Secretaría de Transporte para que atienda el reclamo, el entonces presidente Carlos Menem y su ministro de economía Domingo Cavallo, apoyaron la adjudicación al consorcio Metrovías S.A. (Majul, 1994)

Otra de las características generales que asumió el proceso privatizador fue la creación tardía de los entes reguladores, los cuales deberían haber participado del diseño de los respectivos marcos regulatorios así como del monitoreo de los procesos de privatización. Al igual que en otros casos, en el de los servicios de transporte bajo análisis, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte fue creada en el mes de junio del año 1996 cuando ya habían finalizado las transferencias de todos los grupos de servicios ferroviarios así como el de la red de subterráneos. Una vez creada, debieron pasar cinco meses más para la aprobación de su estructura y funciones, lo que finalmente sucedió el 10 de diciembre cuando por Decreto N° 1.388 comenzó a funcionar efectivamente.

La creación de la CNRT fue la resultante de la fusión de la ex-Comisión Nacional de Transporte Automotor (CoNTA), la ex-Comisión Nacional de Transporte ferroviario (CNTF) y la absorción de la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (UCPF). Tal como se menciona en el punto anterior, estos dos últimos organismos habían sido creados en el año 1993 y tenían entre sus funciones la de intervenir en todo lo relativo a las concesiones del transporte ferroviario de superficie y subterráneo, pero a pesar de su creación a tales fines, su rasgo distintivo fue la debilidad de su participación en los mencionados procesos y su dependencia del poder político central. Por su parte y no obstante su creación en el año 1996, la CNRT no participó de los procesos de renegociación de los contratos con las empresas del sector, quedando los mismos a cargo de la Secretaría de Transporte, punto sobre el que se volverá más adelante.

La primera adjudicación del sistema se realizó en el año 1993 a Metrovías S.A, concesionario liderado por el grupo Benito Roggio e Hijos, S.A. a quien le fue transferido el capital social del grupo de servicios 3 (línea Urquiza) y la red de subterráneos. Este fue el único caso donde el plazo de concesión fue otorgado por 20 años contados a partir de la toma de posesión, prorrogable por períodos de 10 años. El consorcio Metrovías estaba compuesto por las siguientes empresas: Benito Roggio e Hijos. S.A, constructora que también participaba de las concesiones viales por peaje, y que para ese entonces se alzaba con el 33.3% de las acciones; COMETRANS, S.A, consorcio de empresas de la Cámara de empresas de autotransporte de pasajeros (CEAP), que le seguía con el 30% de las acciones; Burlingthon Northern Railroad Co y Morrison Knudsen Corporation, dos empresas de origen estadounidense vinculadas al transporte ferroviario de pasajeros, cada una de las cuales se repartía el 16.7% de las acciones, y finalmente, S.K.S. S.A.C.C.I.F.A, una aseguradora a la que le correspondió el 3% del paquete accionario.

Al año siguiente, en 1994, el consorcio Transportes Integrados Metropolitanos S.A (TRAINMET) se posicionaría como adjudicatario de los grupos de servicios 4, 5 y 7 (líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur, respectivamente) por un período de 10 años. Este consorcio mostraba una composición empresarial similar al anterior, repartiéndose las acciones del siguiente modo: el 47% quedó en manos de empresas de autotransporte de pasajeros (42.75% correspondieron a un conjunto de 63 empresas de autotransporte y un 4.25% a las nucleadas

en TRAINMET S.A), un 32% de las acciones quedaron en manos de empresas constructoras, (22% para Ormas S.A, y 10% para E.A.C.S.A.), y el resto fue repartido entre Roman S.A, empresa de transporte e ingeniería, Comintersa, empresa dedicada al comercio internacional (3%) y DGT electrónica, (3%).

El mismo año, 1994, Ferrovías S.A. se haría cargo del grupo de servicios 6 (línea Belgrano Norte). Siguiendo con el patrón de composición de los anteriores, el 46.25% de las acciones de este consorcio quedó en manos de empresas constructoras, un 23.25% correspondió a empresas de autotransporte, un 20% a una empresa de fabricación y reparación de coches de ferrocarril y el resto se repartió entre una siderurgia y una empresa de servicios.

Finalmente, el último consorcio al que le fueron adjudicados dos grupos de servicios por el plazo de 10 años, fue Trenes de Buenos Aires, quien se hizo cargo de la explotación de los grupos 1 y 2 (líneas Mitre y Sarmiento respectivamente) en el año 1995 y cuya composición accionaria mayoritaria se repartió en un 41.65% entre COMETRANS S.A., que ya participaba del consorcio Metrovías S.A, la misma cantidad para MK Rail Corporation, empresa de fabricación de locomotoras de origen estadounidense y el resto para una empresa de transporte ferroviario del mismo origen.

La estructura del mercado⁶ que quedó configurada luego de finalizadas las adjudicaciones muestra una clara tendencia hacia la conformación de un mercado oligopólico, en el que se evidencia una profundización de procesos de concentración en el sector producto de la acción de empresas que adquirieron nuevas firmas que operaban en su mismo sector de actividad. Asimismo, se detectan procesos de integración vertical, donde grupos constructores accedieron a líneas que son esenciales para el transporte de sus productos, tales como el grupo Roggio, que participa de los concesionarios de transporte ferroviario así como en concesiones viales por peaje, o la constructora Ormas, originaria de la provincia de Córdoba que logró desarrollarse como contratista de grandes obras del Estado y que en el año 1998 pasó a controlar el 50% de las acciones del concesionario Metropolitano (Diario Clarín, 24/12/199), el único al que le fueron adjudicadas tres líneas de servicios.

Otro dato que llama la atención y que instala un interrogante sobre la posible ocurrencia de prácticas de colusión entre las empresas de autotransporte de pasajeros, es que las mismas se reparten porciones accionarias en cada uno de los concesionarios ferroviarios, lo que a su vez consolida su poder oligopólico sobre el mercado ampliado del transporte de pasajeros. Por ejemplo, uno de los principales accionistas del consorcio adjudicatario de los grupos de servicios 4, 5 y 7 (TRAINMET), es quien controlaba las firmas Río de la Plata y Costera Criolla y que a su vez tenía el monopolio del autotransporte que une Buenos Aires con La Plata. Asimismo, CEAP (Cámara de Empresas de Autotransporte de Pasajeros), nuclea junto con FATAP (Federación Argentina de Autotransporte de Pasajeros) a la casi totalidad de líneas de autotransporte de pasajeros.

Finalmente, en todos los casos puede observarse que en los consorcios confluyeron junto con grandes grupos económicos locales ligados al negocio de la construcción, empresas internacionales de equipos y material rodante ferroviario, las cuales también se erigían, en muchos casos, con la figura de “asistente técnico”⁷. En un informe realizado por una comisión investigadora de la cámara de diputados (Pérez A, S/D) se destacaba que la incorporación de estos proveedores en los consorcios no resultaba casual, en la medida en que tal inclusión posibilitó la recurrencia a prácticas de sobrefacturación facilitadas fundamentalmente por la falta de controles públicos.

⁶ Para más detalle consultar ANEXO 1.

⁷ Estas son las figuras que se comprometen a poner a disposición del concesionario su “know-how”, experiencia, tecnología y conocimientos en materia de gestión operativa. Tienen la responsabilidad técnica por la operación de los servicios en materia de comercialización, operación, mantenimiento de infraestructura y equipamiento.

Un caso emblemático lo constituye el de la operadora TBA. Según una denuncia realizada por el diario Página 12, en el año 1998 (Diario Página 12, 23/09/2000) la empresa realizó compras con sobrepuestos del orden del 4000% en el marco del programa de renovación y puesta a punto del material rodante y del parque tractor. En esa oportunidad intervino la justicia y se realizaron una serie de allanamientos en las oficinas de la empresa, de la CNRT, del Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios (Enabief), de FEMESA y del Organismo Nacional de Administración de Bienes del Estado (ONABE), en los cuales se retiró documentación vinculada al caso. En la nota periodística se destaca que constaban precios hasta un 3926.7% superiores a los valores promedio del mercado, por ejemplo grifos de bronce presupuestados a 138.9 pesos contra 3.45 del valor de plaza, 1782 pesos por ventana, precio seis veces superior al de mercado y 89 pesos cada cartelito con la leyenda “Prohibido Fumar”, entre otros.

Finalmente y si se atiende al desempeño que mostraron Metrovías y Trenes de Buenos Aires en comparación con el del resto de las empresas privatizadas y no privatizadas durante el período, si bien muestran comportamientos diferenciales, ambos concesionarios comparten el privilegio de haber participado, a partir del año 1996, del núcleo de las 200 empresas de mayor facturación en el país.

CUADRO N°1: Evolución de la tasa de rentabilidad sobre ventas de los consorcios adjudicatarios del servicio ferroviario de trenes urbanos. 1996-2001.

| Año | Trenes de Buenos Aires | Metrovías | Privatizadas (*) | No vinculadas a las privatizaciones (**) |
|------|------------------------|-----------|------------------|--|
| 1996 | 4.9 | 1.9 | 11.2 | 1.1 |
| 1997 | 4.4 | 1.7 | 12.2 | 0.8 |
| 1998 | 3.2 | 3 | 10.4 | 0.9 |
| 1999 | -0.1 | 4.5 | 7.8 | -0.3 |
| 2000 | -2.9 | 7.2 | 8.8 | -1.2 |
| 2001 | 0.1 | 3.6 | 4.9 | -2.3 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de CITAR BIEN CON DATOS DE ANA

(*) (**) Datos extraídos de Azpiazu, M., Schorr, M., (2003) *Crónica de una sumisión anunciada. Las renegociaciones con las empresas privatizadas bajo la administración Duhalde*, Buenos Aires, Siglo XXI editores, p. 42.

Analizando el período que va del año 1996 al 2001, en el caso de Metrovías y exceptuando el año 1997 en el que la rentabilidad sobre ventas del consorcio presenta una caída insignificante respecto al año anterior, la serie muestra un crecimiento sostenido que en el último trienio (1999-2001) lo acerca considerablemente a la performance que mostraron el conjunto de las empresas privatizadas durante la administración menemista. En adecuación con lo anterior, los datos muestran un comportamiento marcadamente diferencial respecto a las empresas no privatizadas.

Por su parte, el consorcio Trenes de Buenos Aires, comienza con un desempeño marcadamente superior al de Metrovías que va mermando hasta interrumpirse en el año 1999, año que constituye un punto de inflexión a partir del cual comienza a arrojar rentabilidades negativas, adecuadas al comportamiento que tuvieron, en el mismo período, las empresas no vinculadas al proceso privatizador. Sin embargo, en el año 2001, en el momento más álgido

de una de las peores crisis económicas que azotaron al país, el consorcio mostró leves signos de recuperación.

Por otra parte y más allá de las diferencias mencionadas, ambos consorcios vieron mejoradas sus posiciones entre las doscientas empresas de mayor facturación en el país. Mientras que en el año 1996 Metrovías se encontraba en la posición 180, en el 2001 había ascendido 62 puestos logrando el lugar 118. Por su parte, Trenes de Buenos Aires había pasado en el mismo período del puesto 161 al 149.

¿Cómo explicar el desempeño de estas empresas en el contexto de una crisis económica inédita en la historia del país? Durante el proceso de renegociación de los contratos con los concesionarios ferroviarios que tuvo su inicio en el año 1997, comenzarían a hacerse visibles, mediatizadas por el accionar de la prensa de la época, un conjunto de prácticas de vinculación preferencial entre empresas y organismos del Estado que permiten comprender la posibilidad para el conformación y sostenimiento de un ámbito privilegiado de acumulación en el sector.

3. *El carácter recurrente de las renegociaciones contractuales con las empresas del sector. La Continuidad de las políticas implementadas por los gobiernos de Menem, De La Rúa y Duhalde.*

El traspaso de los ferrocarriles urbanos a manos de concesionarios privados compartió con el resto de las transferencias de empresas públicas que se realizaron durante este período una serie de características entre las que se destacan la constante renegociación de los contratos, las cíclicas reestructuraciones o incrementos tarifarios y la ineficiente y hasta inexistente labor de los entes reguladores. Todos estos elementos retroalimentaron la posibilidad de obtención de ganancias extraordinarias por parte de las empresas que operaban –y en la mayoría de los casos aún operan- en el sector.

A tan sólo dos años de finalizadas las transferencias de todas las líneas de servicios a operadores privados ya se hacía evidente el progresivo deterioro de las capacidades estatales. Según constaba en la memoria anual de la Sindicatura General de la Nación del año 1997, mientras que las empresas privatizadas incurrían en una cantidad de incumplimientos, los organismos contralores operaban con falta de eficiencia y eficacia. Entre los organismos mencionados se destacaba a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte “por no alcanzar a cumplir, tanto en eficiencia como en eficacia, los objetivos definidos para la función de control sobre los servicios brindados por los diferentes concesionarios” (Diario Clarín, 17/05/1998).

No obstante, ese mismo año se inició el proceso de renegociación de los contratos impulsado por decreto N°543/97 del Gobierno Nacional. En el mismo se establecía la necesidad de adaptar los contratos a las nuevas necesidades resultantes, fundamentalmente, del incremento de la demanda de viajes que el sistema venía mostrando desde el comienzo de las concesiones. Según se argumentaba en el mencionado decreto, tal situación requería de “la aplicación del principio de flexibilidad de marcos regulatorios y condiciones, para responder a cambios en las condiciones tecnológicas y financieras, en tanto ello suponga mejoras para los usuarios y mayores niveles de inversión”.

Por lo anterior se instruía a la Secretaría de Obras Públicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, a renegociar e introducir modificaciones en los contratos de concesión con el objeto de “satisfacer necesidades de interés público no previstas en los contratos originarios y que hubieren surgido durante su ejecución”.

La llamada “renegociación integral” de los contratos disponía, en todos los casos, la extensión de los plazos de concesión por otros 20 años, ampliables a 10 años más, la realización de nuevas obras de inversión a financiarse con aumentos tarifarios que se

aplicarían de forma escalonada y estarían sujetos a la efectivización de las inversiones y el mantenimiento de los subsidios originales hasta el año 2005. Asimismo, incluían una cláusula mediante la cual se les transfería la facultad de actualizar las tarifas en caso de que los costos de explotación registraran una variación superior al 6%⁸.

Durante los primeros años de su gestión los concesionarios privados habían logrado mejorar algunos indicadores de calidad así como incrementar la recaudación, lo cual figuraba como una de las metas de “desestatización” del servicio. En este primer período, el sistema evidenció un crecimiento en valores absolutos de la cantidad de viajes pagos, (Ver Anexo II) condición que fue utilizada por los privados como signo de éxito de su gestión.

Una de las hipótesis acerca del incremento de viajes pagos, sostenida principalmente por los concesionarios, es la que liga esta variable a una supuesta competitividad de la tarifa, producto hipotético de la mayor eficiencia de los privados en la gestión del servicio. Sin embargo, conviene tener presente que se trata de un servicio subsidiado, de modo que es el Estado principalmente el que sostiene la buscada competitividad. Efectivamente, según datos de la Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Pasajeros (CETAP), el servicio de autotransporte de pasajeros perdió casi 3.000.000 de pasajeros en el período 92 -98. El motivo principal de la pérdida de usuarios - según argumentaban en el año 1999 los empresarios del sector- fue la menor tarifa ofrecida por el servicio de trenes, en detrimento del de colectivos, sostenida con subsidios estatales (Diario Clarín, 11/03/1999). Asimismo cabe enfatizar que la evolución de los viajes pagos se debió fundamentalmente a un fuerte aumento del control de la evasión del pago del boleto, logrado principalmente con cambios arquitectónicos y de acceso a las estaciones, así como por el aumento de la presencia de agentes de seguridad en andenes y coches.

Más allá de la mayor eficiencia supuestamente demostrada por los concesionarios privados, en el contexto de negociación de los nuevos contratos comenzarían a circular una serie de cuestionamientos sobre la actuación de los mismos. Entre las más difundidas por algunos medios de comunicación se enfatizaba la existencia de retrasos en las obras de inversión, la deficiente información en relación al modo de aplicación de los subsidios, las débiles mejoras en concepto de limpieza, iluminación, alistamiento de estaciones y coches y atención al público.

Estas denuncias, realizadas fundamentalmente por sectores políticos adversos al partido de gobierno y asociaciones de usuarios y consumidores, dieron lugar a una serie de confrontaciones que tuvieron su momento más crítico entre los años 1998 y 1999. Los actores principales durante este conflicto fueron: el Gobierno Nacional – y sus representaciones políticas en las distintas escalas de gobierno –; los concesionarios privados; partidos políticos de la oposición, que operaban principalmente en el marco de la Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones; algunas de las recientemente creadas asociaciones de usuarios y consumidores y los Ombudsman de la Ciudad y de la Nación. En el marco de un clima preelectoral, cada una de las personificaciones mencionadas actuaba de acuerdo a su posición estructural en el entramado de relaciones que la nueva situación iba configurando.

▪ El Gobierno Nacional

Por intermedio de su Secretario de Transporte, en ese entonces Armando Canosa, se renegociaron en forma bilateral los nuevos contratos con cada uno de los concesionarios. El Gobierno defendía los nuevos contratos en función de la proyección de un aumento de la demanda de pasajes en los próximos años y la necesidad de adecuar las tarifas a las necesidades de inversión. En la generalidad de los casos aceptó la totalidad de las propuestas

⁸ Estas modificaciones estaban incluidas en todas las propuestas que realizaron los concesionarios, luego existían algunas diferencias según los casos particulares. Por ejemplo la empresa Metropolitano solicitaba un diferimiento en el pago del IVA y conversar sobre el arancel de importación de locomotoras y vagones.

hechas por cada una de las empresas, la única que debió sufrir modificaciones fue la realizada por Metropolitano que pedía una extensión del plazo de concesión por 30 años más⁹. El principal medio utilizado por el gobierno y el más eficaz a la hora de obtener resultados favorables fue la aplicación de decretos de necesidad y urgencia, los cuales sólo en algunos casos fueron suspendidos por demandas judiciales presentadas por las asociaciones de usuarios y consumidores y/o, los Ombudsman de la Ciudad y de la Nación.

- Los concesionarios privados:

Defendían los nuevos contratos por las mismas razones que el Gobierno Nacional. Entre las principales prácticas utilizadas para el logro de sus metas se destacan las de influencia directa o “lobby” individual, ejercidas fundamentalmente por los representantes de los grupos económicos locales sobre las máximas autoridades de gobierno. Los concesionarios sólo realizaron presentaciones públicas en el momento de realización de las Audiencias Públicas.

- Las asociaciones de usuarios y consumidores:

La mayoría de ellas habían sido creadas al calor de la reforma constitucional de 1994 que incluyó un artículo especial para los derechos considerados del “tercer tipo”¹⁰. Estas impugnaban los nuevos contratos surgidos de las negociaciones entre el Secretario de Transporte y los concesionarios privados y reclamaban una mayor transparencia y calidad democrática mediante el pedido de realización de Audiencias Públicas. Su principal forma de acción fue la presentación de acciones judiciales dirigidas al Estado obteniendo, en la mayoría de los casos, pronunciamientos judiciales favorables. Así, durante los dos años que duró el proceso de renegociación lograron frenar una serie de aumentos tarifarios y que se celebraran las Audiencias Públicas por los contratos de TBA, Metrovías y Ferrovías. Asimismo funcionaron como un actor con capacidad para instalar en la agenda pública los problemas relativos al desempeño de los concesionarios privados.

- La Comisión Bicameral de Reforma del Estado y Seguimiento de las Privatizaciones:

Esta Comisión había sido creada en el marco de la Ley 23.696 y se encontraba conformada por seis senadores y seis diputados. En ese entonces, 6 lugares pertenecían al partido oficialista, (Partido Justicialista), 4 a la Alianza por el trabajo, la justicia y la educación¹¹, y 2 a los partidos provinciales. Su función consistía en aprobar o rechazar los nuevos contratos, pero sus decisiones no poseían carácter vinculante pues, según quedaba establecido en su doctrina, ello desnaturalizaría el principio de división de poderes al asumir un órgano legislativo funciones propias del Poder Ejecutivo Nacional.

Durante todo el proceso que duró la renegociación de los contratos, la comisión actuó de un modo pendular, aunque finalmente y por el peso de los legisladores oficialistas terminó avalando los nuevos contratos.

⁹ Entre las razones esgrimidas por funcionarios de la Secretaría de Transporte para denegar el pedido del concesionario, figuraban que constituiría un privilegio para Metropolitano en detrimento del resto de los concesionarios, que no se encontraba suficientemente argumentada y que, además, “resultaría muy difícil de defender en medio de un año electoral” (Diario Clarín, 28/01/1999).

¹⁰ El Artículo N° 42 de la nueva Constitución Nacional establece que “*Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a condiciones de trato equitativo y digno. Las autoridades proveerán a la protección de esos derechos, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y usuarios. La legislación establecerá procedimientos eficaces para la prevención y solución de conflictos, y los marcos regulatorios de los servicios públicos de competencia nacional, previendo la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios y de las provincias interesadas, en los organismos de control*”

¹¹ Más conocida como “La Alianza” este agrupamiento político conformado en 1997, fue el resultado de una coalición electoral entre el FREPASO y la Unión Cívica Radical.

En los primeros meses del año 1998 tanto legisladores opositores como oficialistas, se opusieron a las cláusulas de los nuevos contratos argumentando que alteraban las ecuaciones económico-financieras originales. Las principales críticas giraban en torno al aumento de las tarifas y a la extensión de los plazos de concesión¹². En este contexto fueron citados a declarar el titular de la CNRT y el Secretario de Transporte.

Ambas presentaciones pusieron al descubierto un profundo deterioro en la calidad de la intervención estatal, cuyo indicador más sobresaliente lo constituyó el argumento acerca de las razones que explicaban el desempeño prácticamente virtual que había tenido el ente de control durante el período. No sólo poseía una estructura incapaz de asumir las funciones para las cuales había sido creado, (contaba con sólo 12 agentes efectivos para controlar 240 estaciones, 900 km de vías y más de 2.000 locomotoras y coches de pasajeros) sino que, según se denunciaba, había sido objeto de prácticas de colonización por parte de representantes de las empresas concesionarias (Diario Clarín, Sección Economía, 16/04/1998 y 30/01/1999). En otras palabras, se desempeñaban en el ente representantes de las empresas que debían ser controladas, lo cual lo convertía en un órgano política y materialmente inoperante.

Luego de las presentaciones la Comisión determinó como un hecho grave la falta de participación del ente regulador en la determinación de los nuevos contratos, así como su falta de eficacia para las funciones que le habían sido encomendadas. En este contexto aprobó la realización de Audiencias Públicas para debatir los nuevos contratos, en las cuales los representantes de los usuarios podrían opinar y debatir las decisiones del Gobierno.

No obstante, los contratos de TBA y Metrovías ya habían sido aprobados por la mayoría oficialista de la Comisión, situación que desencadenó una fuerte reacción por parte de los legisladores del Frepaso quienes presentaron una demanda para invalidar el contrato que el Gobierno había acordado con TBA¹³, pero sin conseguir respuesta favorable. Obtuvo un mejor resultado la “Unión de Usuarios y Consumidores” que consiguió que una jueza fallara a su favor ordenando la realización de las Audiencias Públicas y frenando los aumentos tarifarios derivados de los nuevos contratos renegociados.

Mientras tanto, y como modo de enfrentar las críticas que desde distintas direcciones iba recibiendo por su falta de transparencia, el gobierno anunció la creación de un ente regulador para todo el transporte. Interesa resaltar que desde que comenzó el proceso de transferencia de los servicios ferroviarios, el gobierno venía impulsando la creación de un ente regulador del transporte para el Área Metropolitana de Buenos Aires. El primero fue una “Autoridad de Transporte del Área Metropolitana” (ATAM) en 1993, luego, en 1995 comenzó el proceso parlamentario para la aprobación de un Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM) con similares funciones que ATAM. En 1996 se creó la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) muy cuestionada en su accionar y que contaba con una estructura incapaz de afrontar las funciones para las cuales había sido creada. Ahora, el 21 de junio de 1998 el gobierno anunciaba que la ley de creación del ECOTAM

¹² Mientras la UCR anticipaba que no aprobaría los contratos si se alteraban las ecuaciones económico-financieras originales y si no se realizaban inversiones concretas antes de los ajustes de tarifas, el presidente de la Comisión de Industria de Diputados, Emilio Martínez Garbino (PJ), sostenía que el tarifazo propuesto no tenía fundamentación técnica de costo y advertía que la bancada oficialista no permitiría “*que nos cambien las reglas de juego en medio del partido*”. Por su parte el Frepaso sostenía que se debían rechazar los contratos y convocar a una nueva licitación porque los cambios en juego modificaban en forma sustancial el objetivo inicial de las concesiones. (Diario Clarín, 8/04/1998).

¹³ Los legisladores aliancistas fallaron a favor del contrato con Metrovías, pero se opusieron desde el inicio al renegociado con TBA.

estaba a un paso de ser aprobada. Como ocurrió con la mayoría de las iniciativas, a 10 años de su inminente aprobación se volvió a discutir la posibilidad de su puesta en funcionamiento¹⁴.

Finalmente, el 16 de marzo de 1999 tuvo lugar la primera Audiencia Pública donde se trató la renegociación de los contratos con TBA, Metrovías y Ferrovías, la cual, según denunciaban en distintos medios de prensa las asociaciones de usuarios y los legisladores del bloque opositor a la administración menemista, constituyó una “verdadera burla”. La Audiencia comenzó a las 14 horas y en la lista de oradores figuraban más de 300 personas. El lugar destinado para la realización de la misma no contaba con la capacidad para albergar la cantidad de público que se había presentado. Los funcionarios contaron con veinte minutos para exponer sus posiciones, mientras que el resto de los oradores apenas contó con cinco. La Audiencia finalizó a las dos de la mañana luego de que realizaran sus exposiciones más de 130 oradores y se tomara debida nota de los planteos realizados por los usuarios. Sin embargo, a pocas horas de finalizada la misma, el Gobierno aprobó por decreto N° 210/99 la renegociación del contrato con TBA y abrió la puerta para los aumentos tarifarios sin tomar en cuenta lo sucedido durante la jornada.

La actitud asumida por el Gobierno desencadenó nuevamente una serie de acciones judiciales protagonizadas conjuntamente por la Defensoría del Pueblo de la Ciudad de Buenos Aires, varias entidades de usuarios y organizaciones de discapacitados, declarando la inconstitucionalidad del decreto y acusando al Secretario de Transporte por incumplimiento de los deberes de funcionario público, por no respetar los resultados de la Audiencia Pública.

Nuevamente y como había sucedido un año antes, la respuesta del Gobierno consistió en comprometerse a enviar en un plazo no mayor a 90 días, un proyecto al Congreso para aprobar por ley la creación de un ente regulador del transporte en cuyo directorio tuvieran participación las asociaciones de usuarios¹⁵ y las provincias (Diario Clarín, 02/04/1999).

A pesar del alto grado de conflictividad que se desencadenó en torno a los procesos de renegociación de los contratos con los distintos concesionarios y de varias intervenciones judiciales que lograron frenar por un tiempo los aumentos tarifarios, a fines del año 1999 se habían renegociado los contratos con todos los concesionarios del sector.

En este punto cabe proponer al lector un breve balance sobre las metas planteadas y efectivamente alcanzadas por la administración privada durante la etapa del gobierno menemista. Tal como se menciona al comienzo de este trabajo, la reestructuración de la prestación de los servicios ferroviarios se fundamentó en la necesidad de “establecer un sistema capaz de proporcionar servicios ferroviarios eficientes, con tarifas adecuadas al nivel económico medio de los habitantes del Área y el menor subsidio posible a los entes explotadores de los mismos”.

¹⁴ Ver Expediente 3537-D-2007, trámite parlamentario 92 /18/07/2007, mediante el cual se modifica la ley 25.031 de creación del Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM). Entre los fundamentos para la modificación de la citada ley se menciona: “*Dicha ley estipula en su artículo 13 que entraba en vigencia una vez que adherían todos los municipios que comprendía el área metropolitana; a casi diez años de sancionada la ley, dicho objetivo no pudo concretarse, por tal motivo presentamos las modificaciones correspondientes, con el fin de salvar las situaciones que entendemos no permitieron la puesta en vigencia de la mencionada ley*”

¹⁵ Aunque en el Artículo N° 42 de la nueva Constitución Nacional se establecía “*la necesaria participación de las asociaciones de consumidores y usuarios (...) en los organismos de control*”, y que el gobierno venía proclamándolo incesantemente aunque sin construir las condiciones adecuadas para su efectivización, este punto se constituía en un elemento de discusión entre los representantes de las distintas asociaciones. Hasta fines de 1999 la única asociación que formaba parte activa de los entes reguladores era ADELCO, que integraba un consejo asesor del ente regulador del Agua, (ETOSS), y era jurado para elegir los directores de los entes del gas y la electricidad. El resto de las asociaciones se debatían entre la opción por integrarlos, lo cual según la visión de algunos neutralizaría la simbiótica relación que los entes mantenían con los concesionarios, o no integrarlos ya que su incorporación quitaría objetividad al ente regulador. Al respecto consultar Diario Clarín, Sección Economía, 09/04/1999, “*Indignación de los consumidores*”.

En cuanto al monto de los subsidios que recibirían los concesionarios por la explotación del servicio, se había argumentado que “*el menor subsidio*” sería una categoría privilegiada a la hora de elegir a los flamantes adjudicatarios. Recordemos que uno de los argumentos que fundamentó su transferencia a operadores privados, fue que los mismos costaban 1.000.000 de pesos diarios al Estado y que aún la costosa erogación resultaban ineficientes. Sin embargo, con la transferencia de los servicios al capital privado, los ferrocarriles terminaron implicando un costo mucho mayor para la sociedad y sólo para cubrir las necesidades de explotación del servicio en el área metropolitana de Buenos Aires.

Si se analiza la evolución de los aportes económicos del Estado en materia de subsidios, entre los años 1994 y 1998, el monto de los mismos asciende a 1.260 millones de dólares, lo que equivale a 317,25 millones de dólares al año. Por su parte, en 1999, este monto ascendió a 376 millones (Veschi, et al, 2001). De modo que a fines de la década de los noventa, los aportes estatales a los operadores metropolitanos de subterráneos y de ferrocarriles implicaban un costo al Estado de un nivel casi equivalente al que, en su momento, correspondiendo a la red ferroviaria en su conjunto, fundamentó la privatización del servicio. (Azpiazu, Schorr, 2003).

Por su parte y si se atiende a la calidad de los servicios prestados, tampoco puede argumentarse que la prestación privada lograra alcanzar niveles de eficiencia que justificaran la concepción según la cual, la administración privada fuera intrínsecamente más eficaz que la pública para llevar adelante la actividad. Si bien en los primeros años de su gestión los operadores privados lograron incrementar algunos indicadores de calidad, fundamentalmente la recaudación, el Informe anual realizado por la Defensoría del Pueblo de la Nación en el año 2000¹⁶ destaca que, entre los inconvenientes¹⁶ que mayor cantidad de reclamos se recibieron se encontraba el aumento de tarifas, la deficiente atención al usuario, la falta de seguridad, el inadecuado estado de las unidades, la falta de capacidad operativa del ente de control, la alteración de los servicios y eliminación de frecuencias, deficiencias en la infraestructura de las estaciones ferroviarias y la falta de mantenimiento en las vías, señalización y sistema eléctrico.

Finalmente y si se considera la evolución de los niveles tarifarios, el resultado del análisis de los primeros años de gestión privada arroja incrementos sistemáticos sostenidos en argumentos de dudosa legalidad y legitimidad. Por un lado, los contratos de concesión renegociados incluyeron una cláusula de indexación tarifaria que se encontraba en clara oposición con lo dispuesto por la Ley de Convertibilidad, bajo el argumento de que los aumentos financiarían el mejoramiento del servicio. Sin embargo, existen indicios suficientes para considerar que no necesariamente los aumentos se destinaron en esa dirección. Un ejemplo emblemático lo constituye el del aumento, a inicios del año 2000, del 28.5% en el valor de los boletos mínimos destinado a saldar una parte de la deuda que el Estado mantenía con los concesionarios privados desde 1998¹⁷.

Con el cambio de gobierno se realizaron algunos intentos por retomar los puntos que mayor disconformidad habían causado durante el proceso de renegociaciones y se buscó incorporar a un nuevo proceso de negociación con los concesionarios, las demandas que mayor consenso en torno a su rechazo habían generado: aumentos tarifarios y extensión de los plazos de concesión. Sin embargo, el gobierno de Fernando De la Rúa terminó por convalidar las demandas de los concesionarios privados al otorgarles los cuestionados incrementos tarifarios, la extensión de los plazos de concesión y la reprogramación de las obras comprometidas financiadas por los propios incrementos tarifarios (Azpiazu, Schorr, 2003).

Mientras tanto, otros problemas acuciaban al nuevo gobierno y en lo relativo a las concesiones ferroviarias, a los temas pendientes se sumaba una deuda por subsidios de 64

¹⁶ El mencionado Informe puede ser consultado en <http://www.dpn.gob.ar/informes/ianual2000.pdf>.

¹⁷ *Ibid.*

millones de pesos (Diario Clarín, 11/05/2000). Así, en un contexto de profundo deterioro de las cuentas públicas y concomitantemente a la agudización de la crisis que estallaría en diciembre de 2001, se fueron reestructurando todos los criterios formales iniciales que habían guiado las negociaciones entre concesionarios y gobierno.

Por su parte, a tan sólo 4 días de asumir, el 6 de enero de 2002 el gobierno de Eduardo Duhalde promulgó la Ley de Emergencia Pública y Reforma del Régimen Cambiario (N° 25.561) en la cual se declaraba la emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria. En adecuación con una situación de quiebra inédita en la historia del país, el artículo 10 establecía que se mantenían derogadas (lo estaban formalmente desde 1° de abril de 1991) todas las normas legales o reglamentarias que establecieran o autorizaran la indexación por precios, actualización monetaria, variación de costos o cualquier otra forma de repotenciación de las deudas, impuestos, precios o tarifas de los bienes, obras o servicios.

Diez meses más tarde, mediante el Decreto 2075/02 se establecía la emergencia de los servicios de transporte ferroviario de superficie y subterráneo en toda el área metropolitana de Buenos Aires, reconociéndose que la crisis fiscal había afectado los planes de inversión en obras ya que los mismos habían quedado sujetos a subsidios o aportes del Estado Nacional. Asimismo, se reconocía que la modificación del tipo de cambio había alterado la estructura de costos y, entre otros puntos, que el Estado había acumulado retrasos en el pago de los subsidios de explotación e inversión que habrían colocado a los servicios en un virtual estado falencial con grave riesgo sobre la continuidad del servicio público.

En tal sentido, el mencionado decreto suspendía la realización de inversiones e introducción de mejoras en el sistema por estar sujetos los mismos a subsidios y aportes del Estado Nacional y daba diez días a los concesionarios para presentar al gobierno un Plan de Emergencia para los servicios que asegurara “la continuidad de éstos en condiciones compatibles con la contingencia excepcional existente”. Asimismo, suspendía la aplicación de los aumentos tarifarios que habían quedado establecidos en las Addendas de los contratos renegociados aprobados por los Decretos N° 104 y N° 167 con fechas 25 de enero de 2001 y 9 de febrero del mismo año respectivamente, pero instruía a la Secretaría de Transporte y el Ministerio de Producción a efectuar estudios conducentes a determinar la necesidad de una redeterminación de la estructura tarifaria de los servicios involucrados.

En el marco de un contexto de emergencia, las principales sugerencias de política propuestas por los concesionarios fueron: la concesión estatal de aumentos tarifarios y mayores subsidios, la adecuación de las inversiones al mínimo indispensable para mantener la seguridad de los servicios prestados y la disminución de la calidad de estos últimos como mecanismo para reducir costos. Como puede inferirse de lo anterior, “las propuestas de los concesionarios no guardaron ninguna relación con el estado de emergencia pública en materia social, económica, administrativa, financiera y cambiaria declarada por Ley N° 25.561” (Azpiazu, Shorr, 2003: 195).

De este modo se abría una nueva instancia de renegociación de los contratos con las empresas prestatarias que debía considerar expresamente el desempeño privado hasta el momento, en materia de calidad de los servicios prestados, seguridad de los sistemas, inversiones efectivamente realizadas y obligaciones contractuales (Decreto 293/02). ¿Cómo había sido este desempeño?

Un informe de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte aportaba algunos elementos de juicio:

- “El 70% de los coches inspeccionados tiene observaciones por el nivel de material rodante usado, por falencias en el sistema de frenos y enganches fuera de norma. En el 30% de estos casos, el tipo de problema implica un riesgo de seguridad;

- El 40% de los pasos a nivel inspeccionados tiene distinto grado de irregularidad en el estado de pavimento, cerramiento y pasos para peatones;
- El 20% de los aparatos de cambio de vías cuenta con falencias severas que obligan a precauciones de velocidad e implican riesgos para la marcha de trenes;
- Se ha observado además ausencia o deterioro de cerramientos de zonas de vías férreas, facilitando la existencia de pasos peatonales no autorizados;
- En el caso del mantenimiento del material rodante y la infraestructura general de las vías, se observaron numerosas falencias en el mantenimiento que, de profundizarse, podrían derivar en condiciones de inseguridad” (Azpiazu, Schorr, 2003: 202).

La contundencia del Informe de la CNRT llevó al gobierno de Duhalde a presionar a las empresas prestatarias a que en 40 días revirtieran la situación de deterioro e inseguridad en que se encontraba el sistema. Sin embargo, y contradiciendo su posición anterior, en marzo de 2003 sancionó la Resolución MP N° 126/03 mediante la cual se definieron nuevos subsidios de explotación para el período febrero-diciembre de 2003.

En suma, tal como sostienen Daniel Azpiazu y Martín Schorr en su investigación sobre los procesos de renegociación de los contratos con las empresas privatizadas encarados bajo la administración del Presidente Eduardo Duhalde, en el caso de los ferrocarriles urbanos las disposiciones del gobierno no sólo contradicen la situación de emergencia inédita en que se encontraba el país, sino que muestran una línea de clara continuidad tanto con el gobierno menemista como con la etapa delarruista.

A lo largo de este apartado se ha visto que en cuanto al contenido de las medidas implementadas en materia de política ferroviaria, las distintas administraciones gubernamentales mostraron una clara línea de continuidad al haber garantizado la existencia de contextos operativos de nulo riesgo empresario para los concesionarios del sector, a la vez que trasladaron sobre los usuarios del servicio y sobre el Estado Nacional el costo de los incumplimientos de los privados y finalmente, el peso de la emergencia económica en general y de la emergencia ferroviaria en particular.

4. Consideraciones finales.

Se ha argumentado que la eficiencia del modelo diseñado para la provisión del servicio ferroviario urbano de pasajeros, por estar atado su equilibrio a un ingreso de capital proveniente de las arcas del Estado y no de la propia actividad económica, comienza a fallar en el momento en que el Estado, en un contexto de profunda crisis económica, política y social, deja de transferir este ingreso a los concesionarios en concepto de subsidios (Martínez, 2007). Sin embargo, a lo largo de este trabajo se ha mostrado suficiente evidencia que permite sostener un argumento que se aleja considerablemente del anterior.

Desde el inicio de las concesiones las empresas actuaron en total correspondencia con una de las leyes económicas fundamentales del capitalismo, a saber que los propietarios privados en sus decisiones económicas se guían por el interés de obtener el máximo de ganancia y no por los objetivos de la regulación económica estatal. En pos del logro de esta meta, dos fueron las estrategias principales desplegadas por los concesionarios: recortar gastos operativos y de inversión (previstos en los respectivos contratos de concesión) y presionar sistemáticamente por aumentos tarifarios.

En cuanto a la primera de las estrategias no sólo supuso múltiples incumplimientos contractuales por parte de los concesionarios sino que fue deteriorando progresivamente la calidad de los servicios prestados. En cuanto a la segunda, si bien el costo del boleto de trenes se mantuvo realmente competitivo respecto al del resto de los servicios de transporte público de pasajeros, los montos de los sucesivos aumentos tarifarios no se volcaron hacia la introducción de mejoras en el sistema, las cuales según se argumentaba redundarían en una mejor calidad de la prestación, generando un creciente malestar por parte de los usuarios del

sistema. En suma, el modelo que buscaba combinar servicios eficientes con el menor subsidio posible a los operadores privados falló en cada una de sus metas, pues tal como se ha demostrado, terminó implicando un costo social mucho mayor al que justificó su transferencia a operadores privados.

En modelos de esta naturaleza cobra particular relevancia la capacidad de regulación estatal, sin embargo como se ha mostrado también, tanto el contenido de las medidas económicas implementadas como el deterioro de las capacidades estatales, configuraron una situación propicia para la conformación de ámbito privilegiado de acumulación en el sector.

Pero este entramado de prácticas, actores y regulaciones normativas, no solo configuró la posibilidad de que los concesionarios operaran en espacios de escaso o nulo riesgo empresario, sino también, construyó condiciones que propiciaron que los usuarios del servicio comenzaran a expresar su disconformidad con la forma de prestación del mismo mediante múltiples acciones de violencia colectiva. En el año 2003, a la par que el gobierno de Eduardo Duhalde definía nuevos subsidios para el sector desestimando los probados incumplimientos por parte de los concesionarios, un primer hecho de disconformidad violenta protagonizado por usuarios del servicio se desarrollaba en la estación de trenes de la terminal Once, como consecuencia de la suspensión en la salida de una de las unidades. En dicha oportunidad, los usuarios destrozaron las boleterías y prendieron fuego un molinete de la estación. Visto en retrospectiva, este hecho advertía sobre la inauguración de un período donde esta forma de acción, los ataques de usuarios a la empresa, se iría instalando progresivamente en la caja de herramientas de los usuarios como forma de expresar su disconformidad con las condiciones del servicio.

Referencias bibliográficas.

Abeles, M.: “El proceso de privatizaciones en la Argentina de los noventa. ¿Reforma estructural o consolidación hegemónica?”, *Época. Revista argentina de economía política*, Año 1, N° 1, Diciembre de 1999, pp. 89-115.

Azpiazu, D.: “La industria argentina ante la privatización, la desregulación y la apertura asimétrica de la Economía. La creciente polarización del poder económico”, en Azpiazu, D. y Nochteff H. (comps.): *El desarrollo ausente*, Buenos Aires, FLACSO, 1994, pp.157-222.

AZPIAZU, D.: *Privatizaciones en la Argentina. La captura institucional del Estado*, documento electrónico: <http://www.iade.org.ar/modules/noticias/makepdf.php?storyid=701>, acceso 18 de octubre de 2010.

Azpiazu, D., Schorr, M., *Crónica de una sumisión anunciada. Las renegociaciones con las empresas privatizadas bajo la administración Duhalde*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2003.

Basualdo, E. *Concentración y centralización del capital en la Argentina durante la década de los noventa: una aproximación a través de la reestructuración económica y el comportamiento de los grupos económicos y los capitales extranjeros*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 2000.

Basualdo, E.: *Estudios de historia económica argentina*, Buenos Aires, Siglo XXI, 2006.

Beltran, G.: “Acción empresaria e ideología. La génesis de las reformas estructurales” en Pucciarelli, A. (coord.): *Los años de Alfonsín. ¿El poder de la democracia o la democracia del poder?*, Buenos Aires, Siglo XXI, pp.199-243.

Castellani, A.: “Implementación del modelo neoliberal y restricciones al desarrollo en la Argentina contemporánea” en SCHORR, M., “et.al”. *Más allá del pensamiento único. Hacia una renovación de las ideas económicas en América latina*, Buenos Aires, CLACSO-Unesco, 2002.

_____. *Estado, empresas y empresarios. La difusión de ámbitos privilegiados de acumulación entre 1966 y 1989*. Buenos Aires, Prometeo, 2009.

Castro, J.E.: “Agua y gobernabilidad: entre la ideología neoliberal y la memoria histórica”, *Cuadernos del Cendes*, Año 22, N°59, 2005, pp. 1-21.

Majul, L.: *Los dueños de la Argentina II. Los secretos del verdadero poder*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1994.

Martínez, J.P.: “1977-2006: El ciclo de las reformas traumáticas” en López, M.J y Waddel J.E., (comps): *Nueva Historia del Ferrocarril en Argentina. 150 Años de Política Ferroviaria*. Buenos Aires, Lumiere, 2007, pp. 209-287.

PÉREZ, A.; “Informe ferrocarriles área metropolitana de Buenos Aires”, documento electrónico: http://www1.hcdn.gov.ar/dependencias/ari/Informes/informe_ferrocarriles.pdf, acceso 18 de octubre de 2010.

Veschi, E., “et.al”.: “Resultados del proceso de privatizaciones ferroviarias en la Argentina”, *Realidad Económica*, N°177, 2001, pp.76-90

Fuentes consultadas

- Comisión Nacional de Regulación del Transporte, www.cnrt.gov.ar
- Secretaría de Transporte, www.transporte.gov.ar
- Diario Clarín (Sección Economía, años 1998, 1999, 2000 y 2001)
- Contratos de licitación con Addendas de Metrovías, Ferrovías, Trenes de Buenos Aires, Metropolitan S.A.
- Legislación:
 - Constitución Nacional de la Nación Argentina
 - Decretos: 666/89; 2.74/90; 502/91; 1143/91; 1.388/96; 2075/2002

Cuadro 1: Composición de los consorcios adjudicatarios y participación en el capital social de la sociedad anónima concesionaria.

| Grupo de servicios | Concesionario | Empresas | % de las acciones | Asistente técnico |
|--|--------------------------------|--|-------------------|---|
| 1 y 2 (Mitre y Sarmiento) | Trenes de Buenos Aires S.A | COMETRANS SOCIEDAD ANONIMA ¹⁸ | 41.65 | BURLINGTON NORTHERN RAILROAD CO (USA) |
| | | MK RAIL CORPORATION | 41.65 | |
| | | BURLINGTON NORTHERN RAILROAD COMPANY | 16.7 | |
| Red de subterráneos y grupo 3 (Urquiza) | Metrovías S.A. ¹⁹ | BENITO ROGGIO E HIJOS S.A | 33.3 | BURLINGTON NORTHERN RAILROAD CO (USA) (línea Urquiza). TRANSURB CONSULT S.C, subterráneos. |
| | | COMETRANS S.A | 30.3 | |
| | | S.K.S. S.A.C.C.I.F.A. y M. | 3.0 | |
| | | BURLINGTON (USA) NORTHERN RAILROAD Co | 16.7 | |
| | | MORRISON KNUDSEN CORPORATION (USA) | 16.7 | |
| Grupos 4, 5 y 7 (líneas Roca, San Martín y Belgrano Sur) | Transportes metropolitanos S.A | ORMAS SOCIEDAD ANONIMA INDUSTRIAL, COMERCIAL, INMOBILIARIA Y CONSTRUCTORA | 22 | JAPAN RAILWAYS TECHNICAL SERVICES JARTS- y SAN FRANCISCO BAY AREA RAPID TRANSIT DISTRICT –BARTS |
| | | ROMAN SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL | 15 | |
| | | E.A.C.S.A. EMPRESA ARGENTINA DE CONSTRUCCIONES SOCIEDAD ANONIMA; | 10 | |
| | | COMINTERSA, COMERCIO INTERNACIONAL SOCIEDAD ANONIMA, COMERCIAL, INDUSTRIAL, FINANCIERA, INMOBILIARIA Y AGROPECUARIA, | 3 | |
| | | D.G.T. ELECTRONICA SOCIEDAD ANONIMA | 3 | |
| | | TRANSPORTES INTEGRADOS METROPOLITANOS TRAINMET SOCIEDAD ANONIMA | 4.25 | |
| | | 63 empresas de autotransporte ²⁰ | 42.75. | |

¹⁸ Se trata de un consorcio de empresas de la Cámara de empresas de autotransporte de pasajeros (CEAP)

¹⁹ En la renegociación contractual realizada en el año 1999, el monto declarado por la empresa como capital social ascendió a \$13.700.000. Por su parte las empresas Morrison Knudsen Corporation y S.K.S. S.A.C.C.I.F.A dejaron de formar parte del consorcio adjudicatario y el grupo Benito Roggio e Hijos S.A. se alzó con el 55.2% de las acciones (Roggio, 3.866.140 acciones clase A1; Cometrans 1.959.100 acciones clase A2 y Burlington Northern Railroad Co. 1.167.240 acciones Clase A3)

²⁰ T.A.T.A. TRANSPORTES AUTOMOTORES TERRESTRES ARGENTINOS SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL E INDUSTRIAL; EMPRESA CENTRAL EL RAPIDO SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR; EMPRESA ANTON DE TRANSPORTES S.A.C.; TRANSPORTES UNIDOS DE MERLO SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL INDUSTRIAL INMOBILIARIA; TRANSPORTES LA PERLITA SOCIEDAD ANONIMA; EMPRESA DEL OESTE SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTES; COMPAÑIA OMNIBUS 25 DE MAYO -LINEA 278 - SOCIEDAD ANONIMA; COMPAÑIA ANDRADE EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA; COMPAÑIA MICROOMNIBUS LA COLORADA SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL E INDUSTRIAL; DEVOTO SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTES INDUSTRIAL Y COMERCIAL; EL PUENTE SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTES; EMPRESA NUEVE DE JULIO SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA; EMPRESA BARTOLOME MITRE SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL INDUSTRIAL Y FINANCIERA; EMPRESA GENERAL MANUEL BELGRANO SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL E INDUSTRIAL; EMPRESA GENERAL SAN MARTIN SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTE; EMPRESA LIBERTADOR SAN MARTIN SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTE; EMPRESA MARIANO MORENO SOCIEDAD ANONIMA; EXPRESO

| | | | | |
|--------------------------------|---------------|--|--------|----------------------|
| Grupo 6 (línea Belgrano Norte) | Ferrovías S.A | SEMINARA EMPRESA CONSTRUCTORA ANONIMA, INMOBILIARIA, COMERCIAL y FINANCIERA | 23.125 | TRANSURB CONSULT S.C |
| | | COOPERATIVA DE TRABAJO TRANSPORTES AUTOMOTORES DE CUYO -T.A.C. LIMITADA- | 23.125 | |
| | | EMEPA S.A | 20 | |
| | | PROCESAMIENTO INDUSTRIAL DE LAMINADOS ARGENTINOS RESIDUALES S.A | 3.125 | |
| | | C.O.D.I. CONSTRUCCION OBRAS DE INGENIERIA SOCIEDAD ANONIMA | 10 | |
| | | CONIPA SOCIEDAD ANONIMA, CONSTRUCTORA, INDUSTRIAL, COMERCIAL, FINANCIERA Y DE MANDATOS | 6.625 | |
| | | CONEVIAL SOCIEDAD ANONIMA, CONSTRUCTORA, INDUSTRIAL, COMERCIAL, INMOBILIARIA Y FINANCIERA; | 6.5 | |
| | | BELGIAN TRANSPORT AND URBAN INFRASTRUCTURE CONSULT - TRANSURB CONSULT S.C.-; | 1 | |
| | | EDUARDO GRAGLIA | 3.25 | |
| | | LUIS JAVIER PICCO. | 3.25 | |

Fuente: Elaboración propia en base a información contenida en los contratos de licitación con las empresas Metrovías, Ferrovías, Trenes de Buenos Aires, Metropolitano S.A.

CAÑUELAS SOCIEDAD ANONIMA; EXPRESO MERLO NORTE SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTE; EXPRESO QUILMES SOCIEDAD ANONIMA; EXPRESO VILLA NUEVA SOCIEDAD ANONIMA; LA CABAÑA SOCIEDAD ANONIMA; MICROMNIBUS CIUDAD DE BERAZATEGUI SOCIEDAD ANONIMA; MICROOMNIBUS O'HIGGINS SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTE; MICRO OMNIBUS QUILMES SOCIEDAD ANONIMA, COMERCIAL, INDUSTRIAL Y FINANCIERA; SOCIEDAD ANONIMA EXPRESO SUDOESTE S.A.E.S.; TRANSPORTE IDEAL SAN JUSTO S.A.; TRANSPORTES JOSE HERNANDEZ SOCIEDAD ANONIMA, COMERCIAL E INDUSTRIAL; TRANSPORTES AUTOMOTORES PUEYRREDON SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTES COMERCIAL, FINANCIERA E INMOBILIARIA; TRANSPORTES VILLA BOSCH SOCIEDAD ANONIMA, COMERCIAL E INDUSTRIAL; GENERAL TOMAS GUIDO SOCIEDAD ANONIMA, COMERCIAL, INDUSTRIAL Y FINANCIERA; AZUL SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR; BERNARDINO RIVADAVIA S.A. DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR; TRANSPORTES AUTOMOTORES RIACHUELO S.A. (TARSA); TRANSPORTES ATLANTIDA SOC. ANON. COMERCIAL; MICRO OMNIBUS GENERAL SAN MARTIN SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL; CASIMIRO ZBIKOSKI SOCIEDAD EN COMANDITA POR ACCIONES; TRANSPORTES AUTOMOTORES SAN LORENZO SOCIEDAD ANONIMA, COMERCIAL, INDUSTRIAL, FINANCIERA E INMOBILIARIA; LA PRIMERA DE SAN ISIDRO, SOCIEDAD ANONIMA, COMERCIAL E INDUSTRIAL; TRANSPORTES Y SERVICIOS A.I.T.A.P. SOCIEDAD ANONIMA; LA INDEPENDENCIA SOCIEDAD ANONIMA DE TRANSPORTES; EMPRESA SAN BOSCO SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA; A.B.L.O. S.A.; COMPAÑIA COLECTIVA COSTERA CRIOLLA SOCIEDAD ANONIMA; COMPAÑIA DE TRANSPORTES RIO DE LA PLATA SOCIEDAD ANONIMA