

Subsidios, renegociaciones y abonos. El capitalismo serio

Sí hay algo en lo que el FMI ha insistido de manera persistente ha sido en la reconstitución de las tarifas y la renegociación de los contratos con las privatizadas. El 2 de Octubre del 2003, el gobierno dio un paso importante en este sentido, cuando la Cámara de Diputados le otorgó al Poder Ejecutivo la extensión hasta diciembre del 2004 para renegociar total o parcialmente los contratos de las empresas de servicios públicos privatizados, negociación en el marco de la cual se abre la posibilidad de aumentar las tarifas de esos servicios.

Por esta ley, el Ejecutivo tiene incluso la facultad, muy cuestionada durante el debate, de desechar en el curso de las renegociaciones cualquiera de las normas incluidas en los marcos regulatorios de cada contrato, no sólo de aquellos que fueron instituidos por decreto, sino también de los que son consecuencia de leyes aprobadas por el Congreso

Ocho días después, el gobierno decidió incrementar los subsidios para los trenes de pasajeros del área metropolitana, por lo que los concesionarios ferroviarios **embolsarán casi 18 millones de pesos mensuales** en concepto de compensaciones tarifarias y reconocimiento de mayores costos operativos.

Con la convalidación del nuevo aumento en los subsidios, la operación privada de los trenes urbanos pasará a costarle al Estado casi \$ 600.000 diarios. Ahora, ese "aporte estatal" se incrementó en casi 3,7 millones de pesos por los ajustes y pagos complementarios que dispuso la Secretaría de Transporte, por medio de la Resolución 241/03.

Tras ratificar los alcances de la "emergencia ferroviaria" que había aprobado la administración duhaldista en diciembre del 2002, el actual Gobierno decidió a fines del 2003 hacerse cargo del arreglo y la remodelación de todas las estaciones de la red metropolitana. Con este objetivo lanzó un programa de inversiones de \$ 72 millones que se cubren con recursos presupuestarios.

En febrero de este año, los funcionarios anunciaron con bombos y platillos el denominado PLANIFER, el plan de inversiones ferroviarias que prevé destinar \$ 450 millones para el mejoramiento de los trenes hasta el 2007. Lo curioso es que, a diferencia de otras privatizaciones donde se crearon fondos fiduciarios y las obras son licitadas por el Estado, en este caso los encargados de adjudicar los trabajos son los concesionarios a los cuales el Gobierno les reconoce una "comisión por gerenciamiento" de entre 4 y 8% del valor total de cada contratación, es decir entre 18 y 36 millones de pesos

Desatinos mas, desatinos menos, se fueron pasando los meses con subsidios y sin control, hasta que una campaña televisiva a mediados de este año montada por uno de los medios mas vistos en la Argentina, reveló lo que realmente sucedía en algunas líneas de trenes. Ante la campaña, el gobierno reaccionó y tras algunas puestas en escena mediáticas, el 23 de Junio rescindió la concesión del ferrocarril de pasajeros San Martín. Hasta tanto se vuelva a privatizar el ramal que une Retiro con Pilar, decidió que sería operado por TBA, Metrovías y Ferrovías, los restantes concesionarios de trenes de pasajeros del Gran Buenos Aires.

Hecho el anuncio para la prensa y citando el Decreto N° 978, la caída del contrato comenzó a dar que hablar. Lo cierto es que más allá de los anuncios, la revocación del contrato no apareció publicada el 25 de Junio en el Boletín Oficial y la operación del servicio siguió a cargo del Metropolitano.

Firme en sus decisiones, el día 26 las autoridades de la Secretaria de Transporte dieron a conocer la Resolución 408 por la cual se crea la Unidad de Gestión Operativa (UGO) para administrar el ramal hasta que se privatice, mientras que los servicios del San Martín seguirán, al menos por 30 días, en manos del Metropolitano. Según el contrato, ante la anulación, el concesionario saliente debe seguir operando los servicios en forma transitoria por un plazo de hasta 60 días.

Hoy, en el mes de Agosto, la empresa sigue manejando el ferrocarril y había denunciado al Gobierno en la Justicia por "tratamiento discriminatorio e incumplimientos en los pagos de subsidios y en la aprobación de las obras que quedaron a cargo del Estado". Con esa demanda, Metropolitano logró paralizar la rescisión con un fallo que destaca "*comportamientos contradictorios de los funcionarios*"¹ y el hecho de que el Estado no resultaría ajeno a los incumplimientos que se tomaron para justificar la caída de la concesión.

La reprivatización de las rutas siguió el mismo camino. A diferencia del esquema menemista que dejaba todos los trabajos bajo la responsabilidad de las empresas viales, el nuevo modelo de privatización establece que los concesionarios sólo tendrán que *mantener y señalar* las rutas, mientras que el Estado se encargará de las obras de ampliación y de repavimentación.

Por el lado de los ingresos, los futuros concesionarios dejarán de embolsar los subsidios compensatorios de tarifas que se pagaban desde mediados del 2001 a los actuales operadores de las rutas. Esos subsidios equivalen a \$ 325 millones anuales que a partir de ahora el Gobierno prometió destinar al presupuesto de Vialidad.

Para subsanar esa desinversión, nunca realizada por los privados y tampoco sancionada, el fisco tendrá que destinar más de \$ 200 millones en los dos primeros años. Esto forma parte de un plan de obras que insumirán \$ 500 millones en el lustro y que sólo es una parte de lo que la rejerarquizada Dirección Nacional de Vialidad deberá afrontar para acondicionar y expandir la red vial.

Esas millonarias contrataciones ofrecen una ventana para que reingresen al negocio muchas constructoras que hoy se alejan de él. Entre ellas, las renombradas Sideco Americana, Roggio y Techint. Todas las salientes firmaron las actas de entrega *sin objeciones*. Sin embargo, las inversiones no ejecutadas así como los ajustes no autorizados desde 2002 hasta la fecha son urticantes cuestiones pendientes que deberá resolver la unidad de renegociación contractual.

A la hora de analizar a los nuevos operadores que se harán cargo de las rutas se observa que cuatro de los seis consorcios ganadores estuvieron involucrados en las cuestionadas concesiones menemistas y que de los dos nuevos jugadores, uno está en la mira por los incumplimientos que acumuló como operador de las terminales aéreas.

¹ *Se tensa la pelea judicial por el San Martín*, Clarín 7/07/04

El corredor vial número 1 fue adjudicado a dos empresas —Coarco y Equimac— que explotan actualmente dos concesiones viales. Son operadores de la ruta 226 e integran el consorcio que tiene a su cargo la ruta 11 de la provincia de Buenos Aires. En el caso de la ruta 226, la auditoría técnica que realizaron Occovi y Vialidad Nacional puso de manifiesto que se "olvidaron" de realizar el 30% de las obras comprometidas.

Con los integrantes del consorcio ganador del corredor 5 se plantea una situación especial. El grupo está encabezado por la empresa Covico que es la actual concesionaria de la ruta 188. El último informe de los inspectores viales puso sobre el tapete que el 84% de esa ruta se encuentra en mal estado por no haberse realizado las obras que estaban previstas en el contrato que vence a fin de mes.

Un caso similar se registra con la dupla Supercemento-Dragados y Obras Portuarias ganadora del corredor número 6. En el caso de la ruta 9, la pericia técnica que mandó a realizar el Gobierno arrojó que sólo se hicieron el 32% de las obras comprometidas. En la ruta 34, en tanto, el nivel de incumplimiento se elevó al 78%. Algo mejor resultó la performance en la ruta 12, donde el 83% está en buenas condiciones, mientras que en la ruta 16 sólo el 46% de los 177 kilómetros concesionados está sin problemas de fisuras y baches.

Tal vez el caso más conflictivo se presenta con el ganador del corredor 4. Se trata del consorcio encabezado por Corporación América —la empresa del grupo Eurnekian, el titular de Aeropuertos Argentina 2000—, Helpport y Podestá Construcciones. Como operador de las estaciones aeroportuarias, el grupo Eurnekian acumuló varios incumplimientos y una deuda por cánones que supera los \$ 350 millones.

El último caso de las negociaciones con las privatizadas, y tal vez el más paradójico, lo enarbola Aguas Argentinas, que sería, según el presidente, el *modelo a seguir*. "*Queremos encontrar respuestas superadoras, queremos renegociar los contratos, pero no de cualquier manera y éste es el camino que hemos abierto con ustedes*"².

Los términos del convenio son cinco:

1. Se suspende el pago de la multa de \$ 10,8 millones que el gobierno había impuesto a la empresa por incumplimiento en las inversiones.
2. Se la obliga a realizar obras atrasadas desde el 2001 por \$ 210 millones.
3. Permite que la empresa siga con el juicio contra el estado argentino.
4. El estado argentino cubre el crédito que la empresa tiene con el BID mientras esta siga en default.
5. La empresa se compromete a mantener las tarifas congeladas hasta fin de año.

Aclarando los tantos de cada uno de los puntos

1. En el año 2001 el gobierno de la Alianza otorgó a la empresa un aumento de tarifas del 3.9% con la condición de que la mayor recaudación debería invertirse en saneamiento cloacal. Durante el año 2002 se otorgó un nuevo aumento 3.9% con el mismo fin. En el año 2003 el ente de control (Ettos) descubrió que Aguas nunca había hecho las inversiones para las cuales se habían subido las tarifas. En consecuencia, le impuso una serie de multas: \$ 1,9 millones por incumplimiento de metas, \$ 6 millones por incumplimientos en el servicio, \$ 2,1 millones por falta de información, \$ 550 mil por reclamos de

² Discurso presidencial en la Casa Rosada el 12 mayo día de la firma del acuerdo

- los usuarios, deficiencias en obras y motivos comerciales y otros casi \$ 2 millones por motivos varios. En total, \$ 10,8 millones.
2. Aguas Argentinas se quedó con Obras Sanitarias en 1993. El contrato original contemplaba un plan de obras por U\$S 1390 millones para los primeros cinco años y el congelamiento de las tarifas por una década. En lugar de ello, la empresa invirtió U\$S 550 millones y logró aumentos de tarifas del 88%. Del monto reclamado desde año 2001, se podrá llevar a cabo sólo si la empresa acordaba con el gobierno como veremos.
 3. La empresa presentó un juicio contra el estado argentino por la pesificación de las tarifas en el CIADI (Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativa a Inversiones) creado por el Banco Mundial. El problema no sólo radica en que el gobierno argentino acepta que la empresa continúe con el juicio, sino en quien es juez en el diferendo: el Banco Mundial. Es de destacar que el encargado de impartir justicia en este caso es dueño del 5% de Aguas Argentinas a través de su brazo financiero que es la CFI (Corporación Financiera Internacional). La empresa se sobreendeudó desde 1993 hasta el 2001 con tasas preferenciales del 6/7% produciendo un gran negocio financiero, ¿Con quien se endeudó? Con el BID, con el Banco Europeo de Inversiones, con ING Baring y con la Corporación Financiera Internacional.
 4. En 1999, el BID aprobó un crédito de U\$S 300 millones para un plan de obras hasta 2001 que la empresa dejó de pagar cuando entró en default. El estado se hará cargo de la deuda mientras dure el default, que sólo se podrá refinanciar si la empresa sigue con el contrato. El 20 de Junio, un comunicado difundido desde París por Suez, principal accionista de Aguas Argentinas, informó que acaba de refinanciar parcialmente su abultada deuda de U\$S 700 millones, en parte defaulteada. Además de un puñado de bancos privados, entre los acreedores se encuentran el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones y la Corporación Financiera Internacional. Aguas Argentinas firmó con ellos un acuerdo financiero parcial que regulariza provisoriamente las condiciones de una parte de su deuda hasta finales de año. El mismo tiempo que dura el convenio con el Estado.
 5. Según una entrevista al diario Clarín el mismo día de la firma del convenio, el presidente de la empresa, dijo *"El acuerdo prevé que no habrá aumentos de tarifas en 2004. Pero creo que sería mentir o crear falsas ilusiones decir que eventualmente no va a haber aumentos de tarifas. A menos que imaginemos un sistema generalizado de subsidios de parte del Estado, que tendría como consecuencia más presión fiscal"*³

No fue abordada aquí, por falta de espacio, la crisis energética que conllevó a un incremento de tarifas a los usuarios residenciales a través del mecanismo de premios y castigos para gas y luz. Que permitió la desregulación del gas y el aumento en boca de pozo a los valores en dólares del 2001. Y que con los datos del consumo de electricidad para junio, aumento del 6.8% respecto al año anterior, mostró que era una simple puja por aumento de tarifas. Que al estado le costo 2.098 millones.

Tampoco abordamos aquí en toda su magnitud la puja por el aumento de los hidrocarburos, si trataremos la inédita discusión que involucró a dos multinacionales. Cuando el barril de petróleo se encontraba a U\$S 41 el gobierno acordó con las petroleras Repsol, y Petrobras atar el precio interno al valor internacional (U\$S 41 – retenciones 25%) o sea a U\$S 30.75 (U\$S 2,25 más que el acuerdo de Duhalde), pero ambas empresas subieron el precio del gas-oil un 2.5% después del

³ *Kirchner afirmó que el acuerdo con Aguas "es el modelo a seguir Clarín 12/05/04*

acuerdo a causa de los aumentos del petróleo y sus importaciones de gas-oil, a lo que el gobierno no emitió juicio alguno.

La empresa Shell refutó esos argumentos. Según los datos que suministró la empresa, en base a información obtenida en Aduana, durante el primer semestre el país importó 336 millones de litros de gasoil, de los cuales el 26% corrió por cuenta de Esso, 24% por Petrobras, 18% por Vitol, 12% por Shell, 10% por Rhasa y tan sólo 5% por ciento por Repsol YPF (16,5 millones de litros, en este último caso). En el mismo período, Argentina exportó 379 millones de litros de gasoil, todos a cargo de Repsol YPF. Según Shell, el argumento de la importación a pérdida no es igualmente válido para todos.