

Qué hay detrás de la compra que hizo el gobierno

Por **Giovanna Accatino**, **Laura Hevia**, **Andrea Durán**

Al igual que hace cuatro años, la empresa Expreso Colonia, de Rubén Cáceres, fue quien más se vio favorecida con esta compra. Aunque el Estado también salió beneficiado: recibió de parte del concesionario elegido computadoras y también 53 mil pesos de los cuales sólo 24 mil fueron depositados en las cuentas provinciales.

Desde la supuesta quiebra de la empresa Centenario, cuando Expreso Colonia comenzó a cubrir el mismo servicio, se evidencian irregularidades y relaciones de poder que involucran al gobierno y a los dueños de esta empresa.

Las ciudades de Neuquén, Vista Alegre, Plottier, Senillosa y Centenario fueron sorprendidas a mediados de marzo de este año con nueve colectivos recién salidos del concesionario. Llegaron en reemplazo de los que, hasta entonces, habían estado realizando los recorridos. Sin embargo, las diferencias entre estas flamantes unidades con las anteriores no parecían tantas. Quizás una pintura más brillante y la ausencia de patentes a la vista. Es que los colectivos que reemplazaron estos modelos 0 km tenían sólo tres años de uso.

La empresa Expreso Colonia S.A., encargada de cubrir el trazo Centenario-Neuquén fue quien solicitó la renovación de los quince colectivos que el Estado Provincial había adquirido en 2006, cuando la empresa Centenario abandonó el servicio. Indalo S.A. y KOKO S.R.L. -a cargo de hacer los recorridos Neuquén-Plottier-Senillosa también recibieron unidades.

Mediante decreto 0325/10 el gobernador de Neuquén, Jorge Sapag, aceptó los argumentos de "desgaste" esgrimidos por la empresa y autorizó la contratación directa de nueve unidades de ómnibus en permuta por las quince usadas.

Una compra millonaria "urgente"

La contratación directa implicó la ausencia del llamado a licitación. Es decir, el Estado Provincial eligió a quien comprarle de acuerdo a qué presupuesto le resultaba más conveniente. Para esto, debió recurrir a una excepcionalidad

La Provincia de Neuquén renovó en marzo los quince colectivos que había cedido en comodato a las empresas Expreso Colonia, KOKO e Indalo en 2006. A pesar de que sólo tenían tres años de uso y de que los informes de mantenimiento indican que se encontraban en muy buen estado, el gobernador Sapag accedió nuevamente a comprar colectivos.



de la Ley 2141 de Administración Financiera para efectuar la compra. Esta excepción (explicitada en el artículo 64° inc. 2 apartado c) indica que debe haber probada urgencia o resentimiento del servicio para ejecutar una compra directa.

¿Cuál fue la urgencia para cambiar colectivos que llevaban 3 años de uso, teniendo en cuenta que -según la Ley Provincial 2446- existe un plazo de 15 años para renovar las unidades de transporte de pasajeros?

Los detalles de esta compra están explicitados en el expediente N°4722-000420/09. Cuando quisimos acceder a él, se intentaron varias maniobras para tratar de ocultarlo. Pese a esto, luego de varios rechazos, pudimos tener acceso y conocer los motivos que llevaron a la Provincia a renovar los quince colectivos del 2006 (ver Operación Expediente).

En el expediente figura que para soli-

citar la renovación de los colectivos, Expreso Colonia argumentó el "desgaste natural y progresivo" que habrían sufrido en esos tres años. Pero según el informe de mantenimiento elaborado por José Boretto -que consta en el folio 37 de dicho documento-, al 30 de septiembre de 2009, los veintitrés colectivos de Expreso Colonia inspeccionados presentaban un "estado general muy bueno" (ver documentos del expediente).

A pesar de esto, al día siguiente, el mismo Boretto emitió otro informe a la Dirección Provincial de Transporte, indicando que las unidades de esta empresa presentaban "un amplio desgaste" lo cual implicaba "mayores demandas de dinero y tiempo para su óptimo mantenimiento".

Por otra parte, la Ley de Administración Financiera prevé que para las compras directas se solicite un mínimo de tres pre-

supuestos antes de seleccionar una empresa. El gobierno de Neuquén pidió dos:

- Uno a Alenco S.A.I.C y
- Otro a Colcar Merbus S.A, concesionarias de Buenos Aires.

No obstante, a Colcar se le pidió una oferta por quince colectivos 0 km, mientras que a Alenco se le solicitó para nueve. Esta última, además, ofreció comprar equipamiento informático para la Provincia, dejándole un saldo a favor de \$53.119, sin respetar el artículo 74° de la Ley 2141, el cual dispone que toda permuta debe realizarse sobre montos equivalentes.

Aún así, Alenco fue elegida por presentar la oferta "más beneficiosa" ya que, a diferencia de los \$5.700.000 que ofrecía Colcar Merbus por quince unidades, la propuesta de la concesionaria seleccionada fue de \$3.441.881, aunque por una menor cantidad de vehículos.

Los equipos informáticos que la firma Alenco entregó como parte de pago al Estado Provincial fueron:

- Seis notebooks,
- Ocho PC de escritorio,
- Cinco multifunción,
- Un servidor,
- Nueve monitores LCD
- Una impresora

Estos equipos debían ser utilizados como parte de un programa de monitoreo del servicio en las terminales de ómnibus de la Provincia. No obstante, no se sabe si realmente cumplen alguna función ni adónde fueron a parar, ya que ni siquiera se cuenta con un sitio web de la Dirección Provincial de Transporte en donde transmitir los datos.

Algo similar ocurrió con el saldo en efectivo que el Estado provincial obtuvo de la permuta. Según constaba en el expediente, éste debía depositarse en la cuenta corriente N° 100/21 "Rentas Generales" del Banco Provincia de Neuquén. Sin embargo, figura que se depositaron \$24.093,16 en una cuenta distinta -la N° 105/26- de la Dirección de Administración de la Subsecretaría de Hacienda de Neuquén. De los \$29.026 restantes no hay registro.

En búsqueda de la versión oficial sobre la compra de los colectivos y su adjudicación a las empresas consultamos a Luis De Brida, titular de la Dirección Provincial de Transporte. Sin embargo, aunque había accedido a darnos la entrevista, se negó a contestar sobre este tema. Ante la primera pre-





gunta sobre los motivos que llevaron a la Provincia a comprar unidades para transporte interurbano, la reacción del secretario fue de nerviosismo y rechazo a continuar con la charla.

Los hermanos sean unidos

Expreso Colonia, empresa a la que Jorge Sobisch primero y Jorge Sapag después, le cedieron unidades de transporte para su explotación en el servicio interurbano, se constituyó en octubre de 2006, tras la decisión de Centenario de abandonar el servicio.

En su acta de inscripción al Registro Público de Comercio consta que está conformada por los socios y hermanos Jorge, Roberto y Rubén Cáceres. Además, cuenta con Alejandro Diez como síndico, y su hermano Martín y Salvador Darío Sánchez como contadores.

Rubén Cáceres, propietario también de la firma de transporte Campana Dos S.A. es un reconocido ex piloto de Turismo Carretera, hoy titular de la Asociación Automovilística Centenario Competiciones (AACC). Esta Asociación realizó el afamado TC 2000 en abril de este año, y es quien posee la concesión por 10 años del Autódromo Parque Provincia de Neuquén, en Centenario. Dicha obra -que costó 20 millones de pesos con bonos de Tidepro- comenzó a ejecutarse durante el gobierno de Jorge Sobisch y fue concluida por la gestión Sapag.

El síndico de Expreso Colonia, Alejandro Diez, de profesión abogado, ejerce en su estudio "Diez Abogados" ubicado en calle Ministro González 175 de esta capital. Uno de sus clientes es la empresa C.N Sapag S.A. de Carlos "Nuno" Sapag, hermano del actual gobernador. Este abogado fue, además, quien defendió ante la prensa al empresario Sapag cuando -en septiembre de 2009- declaró que la comunidad mapuche mantenía relaciones con las FARC y la ETA.

Alejandro Diez posee, junto a su hermano Martín "Paso del Arco S.A." -de bienes raíces, actividades turísticas y explotación minera- y "Río Malleo S.A." -también de bienes raíces-. Ambas empresas denuncian domicilio en calle Ministro González al 175, donde se encuentra el estudio Diez Abogados. Lo más llamativo es que no registran operaciones comerciales desde su constitución (en 2008 y 2004, respectivamente),

no cuentan con sitio web, ni es posible rastrear ningún tipo de información sobre ellas.

En síntesis: Un expediente que se quiso ocultar. Una empresa que recibió colectivos de dos gestiones de gobierno. Un abogado que los une y 29 mil pesos de los cuales nada se sabe.

Historia de una "quiebra fraudulenta"

Expreso Colonia se creó luego de que Centenario S.R.L. abandonara el servicio interurbano entre Neuquén y localidades aledañas. Si bien en los medios se difundió la versión de que esta última había quebrado, distintas fuentes confirmaron que esto no fue así.

En abril de 2006 Centenario se presentó ante la Dirección de Transporte de la Provincia de Neuquén para comunicar su retiro del servicio Neuquén-Centenario, argumentando grandes pérdidas. A partir de este anuncio los trabajadores y trabajadoras que, hasta ese momento, eran 230, comenzaron a realizar diferentes medidas de protesta, que incluyeron desde un paro de actividades hasta la toma total de las instalaciones.

Luis Astorga, ex chofer y delegado gremial, explicó que en principio los responsables de la empresa dejaron de comprar insumos y cerraron los talleres mecánicos. Luego, comenzaron a despedir de manera progresiva a empleados.

Durante el período 2003-2006 el servicio que prestaba Centenario demostraba un gran deterioro: los usuarios se quejaban por el mal estado de los colectivos y el precio de los boletos -pasó de costar \$1,60 a \$3-. Astorga aseguró que la empresa "daba ganancias, era una empresa líder", pero que "el dinero era llevado a Servicios Vertúa", otra de las empresas que poseen sus dueños Raúl Vertúa y Mónica Pratti.

Finalmente, el 28 de septiembre de 2006, Centenario abandonó el servicio que prestaba en Neuquén, dejando más de 200 trabajadores y trabajadoras en la calle, sin indemnización y sin completar el pago de sus deudas.

"Fue una quiebra fraudulenta", aseguró Federico Egea, quien fue el representante legal de los despedidos por la empresa. Este proceso de vaciamiento -explicó el abogado- consistió en contraer deudas intencionalmente para luego llamar a Concurso de acreedores. De esta manera Centenario logró retirarse sin pagar las indemnizaciones por despido y la totalidad de las deudas que había contraído: "fue básicamente un fraude", explicó Egea.

Según ambas fuentes, la intención detrás de esta maniobra fue retirarse del negocio sin grandes costos. "Fue una decisión económica del grupo, quizás no le convenía (el negocio) por la cantidad de empleados que tenía", agregó el abogado.

De haber quebrado -como se creyó en ese momento- hubiesen tenido que vender todas las propiedades de la empresa para sanear las deudas. Sin embargo, algunos de los viejos colectivos de Centenario aún se pueden ver en las instalaciones de Servicios Vertúa, en Parque Industrial de Neuquén.

Nuevos coles, nueva empresa

Ante las amenazas de Centenario de abandonar el servicio, el gobierno neuquino, en ese momento a cargo de Jorge Sobisch, decretó en mayo de 2006 la "Emergencia del transporte urbano de corta y media distancia". Frente a la crisis que se avecinaba -ya que más de 7000 usuarios se verían perjudicados- argumentaron que era necesario "adoptar distintas soluciones inmediatas para fortalecer el servicio público comprometido" y no poner en peligro las fuentes laborales.

Si bien existió un ofrecimiento de unidades por parte del resto de las empresas de transporte, fueron rechazadas por el Poder Ejecutivo porque -según la resolución 0205/06 del 28 de septiembre de 2006- no se adaptaban en su totalidad ni en número suficiente para atender las necesidades del servicio. Por otra parte, se aclaró que los colectivos sólo podían ser puestos

en funcionamiento con el personal de conducción propio de las nuevas empresas. Es decir, la promesa del decreto 0696/06, elaborado en mayo, de preservar las fuentes laborales de los choferes de Centenario no se mantuvo.

De esta manera, el 30 de mayo de 2006 mediante el decreto 902/06 del entonces gobernador Jorge Sobisch, se recurrió a la contratación directa de quince colectivos 0 km a la empresa Colcar Merbus.

Al igual que en la compra de 2010, aquí también hubo irregularidades: el monto que se gastó fue de \$3.189.600, mientras que la Ley 2141 de Administración Financiera permite un máximo de \$100.000 para compras directas. Es decir, el monto gastado se excedió en un 3000%. Por otro lado, la urgencia que justificó la compra directa no fue tal, ya que si bien la entrega de colectivos se preveía para mediados de julio -la concesionaria Colcar Merbus se había comprometido-, oficialmente comenzaron a circular en septiembre de 2006, cuando Centenario ya había concretado su retiro.

Lo llamativo es que los colectivos llegaron entre julio y septiembre pero se mantuvieron ocultos en hangares antiaéreos del Aeropuerto de Neuquén. En su momento, el secretario Luis De Brida se excusó ante el Diario Río Negro declarando: "Bueno, nunca ha sido un secreto que los colectivos estaban ahí, todo el mundo lo sabía...los trajimos, en distintas tandas" (Diario Río Negro 28/09/06).

En ese momento es donde entra en el juego Expreso Colonia, quien se hizo cargo del tramo Neuquén-Centenario, aunque aún no pudimos corroborar si hubo un llamado a licitación previo.

Estos quince colectivos que llegaron en "salvataje" del servicio interurbano se repartieron entre ésta, Indalo y KOKO. Quien salió más favorecida en el reparto fue la empresa de los hermanos Cáceres, que recibió siete de las nuevas unidades. Por su parte, Indalo recibió seis y KOKO dos.

Tres años más tarde la historia se repite, en marzo de este año. En este caso, los nuevos colectivos fueron repartidos entre las mismas empresas. Expreso Colonia recibió seis nuevas unidades, Indalo dos y KOKO una.

