Macri, Calcaterra y Odebrecht, con ayuda de los K, enterraron 45 mil millones de pesos con el Soterramiento del Sarmiento

Category: argentinidad
escrito por Lázaro Llorens | 02/08/2016



Son para la construcción del Soterramiento el Tren Sarmiento que hará la constructora IECSA de Ángelo Calcaterra primo del presidente Macri. Gracias a un Decreto de Necesidad y Urgencia será financiado por el gobierno nacional a pesar que el

contrato establecía que eran las empresas quienes debían disponer del dinero. La obra la licitó Néstor Kirchner, la adjudicó Cristina y pasó por las manos de Jaime, De Vido y el "valijero" José López. Presenta fuertes cuestionamientos técnicos y ambientales.

Por Lázaro Llorens.

A pesar de las declaraciones públicas, con el nuevo gobierno de Cambiemos la corrupción en la obra pública, con empresarios amigos del poder, está lejos de desaparecer. El 16 de junio pasado, en el marco de la llamada "*Ley de Reparación histórica*" a los Jubilados, el presidente Mauricio Macri hizo aprobar a todo su gabinete el Decreto de Necesidad y Urgencia –DNU- 797/16. Con este DNU el ejecutivo modificó el presupuesto general de gastos del 2016, incluyendo gastos figurativos para la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSES) y una partida extra de 98 mil millones de pesos, para la realización de 68 obras publicas, en un plazo de tres años, en todo el país.

Entre estas obras figuran el varias veces anunciado Soterramiento del Tren Sarmiento. Un túnel de 36 kilómetros de largo, cavados a 22 metros de profundidad, donde se piensa enterrar la actual Línea Sarmiento para conectar Caballito -Ciudad de Buenos Aires- con Moreno -Provincia de Buenos Aires- cuyo presupuesto, según el decreto, es de ¡45 mil millones de pesos! El 50% del total la nueva partida. En detalles, el gobierno de Macri destinará: 2016: 300 millones de pesos, 2017: 8.940 millones, 2018: 8.940 millones y 2019: 26.820 millones.

Hasta allí nada raro excepto que esta faraónica obra, licitada por Ricardo Jaime, Julio De Vido y Néstor Kirchner, administrada por "el valijero" José López, fue adjudicada por la ex presidenta Cristina Fernández, a un consorcio de empresas encabezados por: IECSA, la ex constructora del presidente Macri hoy propiedad de su primo Ángelo Calcaterra, el nuevo constructor predilecto del gobierno; Odebrecht, cuyo presidente Marcelo Odebrecht está preso en Brasil por pago de coimas en la causa "*Lava Jato*"; Comsa; y la italiana Ghella, la otra empresa que compró parte del paquete accionario de IECSA en el 2007 junto a Calcaterra, cuando Macri asumió como Jefe del Gobierno porteño. Con lo cual, el esquema de las grandes obras para las constructoras «compinches» continua vigente.

Una faraónica y controvertida obra pública K

La obra del Soterramiento del Tren Sarmiento es hermana del controvertido y faraónico "*Tren bala*". Estos dos proyectos ferroviarios se licitaron y se adjudicaron casi por la misma fecha, la impulsaron los mismos funcionarios kirchnerista y tuvieron un mismo ganador: IECSA, la ex constructora del presidente Macri.

En el caso del Soterramiento del Sarmiento, una obra anunciada unas diez veces, sus mentores la hicieron para mitigar el impacto en el tránsito que genera, en la capital, la actual Línea Sarmiento con 380 trenes diarios y 50 pasos nivel. Para ello el Macri y Calcaterra enterrarán 45 mil millones de pesos. El equivalente al presupuesto de la Asignación Universal por Hijo de todo un año.

Su ejecución contará de tres etapas: Caballito-Liniers -9,2 kilómetros-, Liniers–Castelar -9,4 kilómetros-, y Castelar–Moreno -14,1 kilómetros-. Muchos especialistas en materia ferroviaria la han cuestionado, destacando, entre

otras cosas, que para acceder al servicio, los usuarios deberán ascender y descender siete pisos. Y también los vecinos, en las audiencias públicas realizadas en marzo del año pasado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires bajo la gestión de Macri.



"*Justificación técnica el soterramiento no tiene. Por lo menos yo no he escuchado una sola explicación coherente de por qué irse al túnel en vez de mantenerse sobre el derecho de vía en superficie o en todo caso hundirlo 4 ó 5 metros en trinchera*" objetó Rodolfo Huici, especialista en transporte y ex funcionario del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). "*A mi juicio, aunque esto es más un tema de ingenieros, un túnel se hace cuando no se es el dueño del derecho de vías. Si no, ¿para qué construir un túnel? Yo proyecto un subte cuando arriba hay calles y edificios y no tengo espacio para un ferrocarril. Pero si existe espacio, todos los metros del mundo hacen lo contrario: suben*" añadió Huici.

Los excavadores

Con una presupuesto de 400 millones de dólares y financiamiento incluido, originalmente el Soterramiento del Tren Sarmiento iba a i de Caballito a Liniers. Lo que sería la Etapa 1. De Liniers hasta Moreno -Etapas 2 y 3-, sólo se iban a construir pasos vehiculares y peatonales a distintos niveles sobre la actual línea Sarmiento.

El proceso licitatorio se llevó adelante durante el 2006, bajo la presidencia de Néstor Kirchner, cuando Macri aún estaba al frente de IECSA. El expediente Nro. 0025176/2006 se inició en el ministerio Planificación Federal, a cargo por entonces del controvertido De Vido, actual diputado del Frente Para la Victoria (FPV), procesado por la tragedia de Once y señalado de ser "*el más grande cajero del ex presidente Kirchner*" según la diputada de Cambiemos Elisa Carrió aliada política de

Macri. *«Va a permitir que aquellos que habitan en el Gran Buenos Aires puedan llegar en tiempos razonables de viaje con una mayor comodidad a partir de la incorporación de mejores medios logísticos*» explicó De Vido semejante inversión.

El diseño de los pliegos quedó en manos del controvertido ex secretario de Transporte Jaime, condenado y procesado por varias causas de corrupción entre ellas la tragedia de Once junto con De Vido. Comenzó el 21 de febrero del 2006, mediante la resolución 82/2006, cuando Jaime hizo el llamado a licitación. Textualmente su objeto era "*la contratación del Proyecto de Ingeniería, Proyecto Ejecutivo y Ejecución de Obra con Financiamiento para la obra Soterramiento del Corredor Ferroviario en el tramo Caballito-Liniers y la construcción de pasos a distinto nivel, vehiculares y peatonales, en el tramo Liniers-Moreno de la línea Sarmiento".*

Con llamativa celeridad, dos meses después, el 24 de mayo del 2006, el ex presidente Kirchner en persona, junto a Jaime, encabezó un acto en la Casa Rosada donde recibió las ofertas de las empresas para esta mega obra. Entre éstas estaban los grupos: Isolux – Corsan – Esuco, Roggio y IECSA – Odebrecht – Comsa – Ghella, que tenía como cabeza de UTE a la constructora de Macri que finalmente resultó ser la ganadora.

Luego de cinco prórrogas seguidas, el 30 de agosto del 2006, mediante la resolución 659/2006 Jaime precalificó a estos tres grupos para participar en la licitación del Soterramiento del Tren Sarmiento que llegaría hasta Liniers. Pero luego de esa preclasificación, el 7 de junio del 2007, Jaime firmó otra resolución, la 324/07, modificando sustancialmente los pliegos que el mismo había diseñado y firmado pocos meses antes, extendiendo el Soterramiento del Tren Sarmiento 24,5 kilómetros más, hasta Moreno. Para eso con la resolución 324/07, el ex secretario de Transporte, hizo un nuevo llamado

a licitación con financiamiento incluido, incorporando las etapas Liniers – Castelar y Castelar – Moreno, cuyas ofertas las empresas debían presentarlas el 30 de agosto del 2007. Es decir, en poco menos de tres meses.

A la vez, el controvertido funcionario K, actualmente preso en Ezeiza, con esa misma resolución, resolvió que las tres empresas precalificadas para la primera etapa, entre cuales estaba el consorcio IECSA – Odebrecht – Comsa – Gella, no debían concursar para las nuevos tramos, sino que ya estaban automáticamente preclasificadas. Por último, también estableció que el primer tramo del soterramiento Caballito – Liniers cuyo financiamiento debían proveerlo las empresas ganadoras, ahora lo pondría el Tesoro Nacional, que aportaría 3.458 millones de pesos. 1.158 millones de dólares de entonces. Tres veces más a lo presupuestado originalmente -400 millones-. Partida que fue aprobada en el presupuesto del 2008 mediante la Ley 26.337 pero nunca ejecutada.

El tren balazo

Doce días después de triplicar en montos y extensión la obra del Soterramiento del Tren Sarmiento y cambiar su financiamiento, Jaime aprobó otra millonaria y controvertida licitación a favor del IECSA y Macri: el contrato del Tren Bala.

Este se aprobó el 19 de junio del 2007, mediante la resolución 338/07, que también lleva la firma de Jaime. E igual que el Soterramiento del Sarmiento, también debía ser financiado por las empresas adjudicatarias. Tenía un presupuesto inicial de 3.500 millones de dólares, que ascendería a 13 mil millones según una denuncia penal del ex diputado Mario Cafiero que lo calificó como un “*asalto a las arcas públicas*«.

Jaime se lo pre adjudicó al consorcio “Veloxia” integrado por

la francesa Alstom, IECSA, que Macri lanzado a la jefatura de gobierno porteño, acababa de vender en cuotas a su primo Calcaterra Macri; Emepa; e Isolux, la misma constructora que competía con IECSA en la licitación del Soterramiento del Sarmiento. Sociedad que demostraba lo promiscuo que es la gran obra pública argentina.

Esta excelente sintonía en los negocios entre el kirchnerismo y el macrismo más florido, ese año, se trasladó a la política, durante las elecciones presidenciales del 2007, cuando los hermanos Fabio y Ángelo Calcaterra, que acaban de comprarle a su primo Macri IECSA en cuotas, fueron los principales aportantes de la campaña de Cristina Kirchner y Julio Cleto Cobos. Campaña que está siendo investigada actualmente por la justicia, por lavado de dinero, y que terminó con Cristina electa presidente el 28 de octubre del 2007.

Mauri, Cris y Calca.

La llegada de Cristina Kirchner a la Casa Rosada y Macri a la Jefatura de Gobierno porteño, no implicó cambio alguno entre el gobierno K y IECSA. Por el contrario, como si tuviera una deuda que saldar, apenas asumió su mandato, el 16 de enero del 2008, en pleno receso veraniego, Cristina Kirchner firmó el decreto 96/2008 adjudicándole al consorcio Veloxia, que integraban Alstom – IECSA – Emepa – Isolux, la construcción del Tren Bala. El decreto llevaba también la rúbrica de De Vido, ministro de Planificación; Alberto A. Fernández, actual dirigente del Frente Renovador; y Martín Lousteau actual embajador de Cambiemos en Estados Unidos, por entonces ministro de Economía K.

Por falta de financiamiento el contrato del Tren Bala nunca se pudo ejecutar. Aunque si recibió duras denuncias en su contra. Algunas actualmente activas en la justicia, que complican a

Jaime, Alstom y IECSA. Una de ellas es la que lleva adelante el juez Federal Luis Rodríguez, por la cual Jaime declaró hace unos días, y donde se encontraron más de 20 mil mails entre Vázquez y Alstom, que derivaron en el cobro una coima de un millón de dólares. Mails que no pudieron ser utilizadas como pruebas por una controvertida decisión de la Cámara Federal.

Una semana después de esta adjudicación, el 23 de enero de 2008, la presidenta Cristina Kirchner, Alberto Fernández, De Vido, y Lousteau, firmaron el decreto 151/08, adjudicándole al consorcio IECSA – Odebrecht – Comsa – Ghella las tres etapas de Soterramiento del Sarmiento. "*Adjudicase la obra «Soterramiento del Corredor Ferroviario Caballito-Moreno de la Línea Sarmiento, conformado por la etapa I: Caballito-Liniers; etapa II: Liniers- Castelar; etapa III: Castelar-Moreno al consorcio Iecsa Sociedad Anónima-Constructora Norberto Odebrecht- Sociedad Anónima, Comsa, Ghella Societa Per Azioni*" dice textualmente este otro decreto K que favoreció a Calcaterra Macri.

Como casi todo 2008 estuvo absorbido por la polémica resolución 125 que firmó Lousteau, favoreciendo a las exportadoras de granos, el contrato del Soterramiento del Sarmiento se firmó casi un año después. El 23 de diciembre del 2008, en la Casa Rosada, un día antes de noche buena, en un acto que encabezó Cristina ante los representantes de IECSA, Odebrecht y Ghella; el ministro de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires Daniel Chaín, ex ejecutivo del Grupo Macri y la embajadora de Italia Teresa Castaldo.

Ver **Los malos cálculos de Lousteau con su 125 para beneficiar a las exportadoras de granos**

En esa oportunidad, la presidenta informó que la primera etapa del Soterramiento del Tren Sarmiento tendría un presupuesto de

1.000 millones de dólares y que los trabajos comenzarían de inmediato. También dijo que la obra no sería financiada con un crédito del exterior, ni por el Tesoro Nacional, sino por la ANSES, por entonces a cargo del ignoto Amado Boudou, quien como garantía de pago recibiría los terrenos ferroviarios de la línea Sarmiento que quedarían liberados.

"*El monto de la obra, de 1.000 millones de dólares por etapa, es importante por lo que significará para mejorar la calidad de vida de la gente y facilitar el tránsito y no partir a la ciudad como hasta ahora*" comenzó señalando la ex-presidenta Kirchner, luego de bromear con Chaín para justificar esta millonaria obra. "*Por la magnitud, esta obra había sido pensada en la convocatoria a capitales internacionales. Fundamentalmente por la alta capacidad de repago que tiene la obra. Por los terrenos que quedan liberados en la ciudad de Buenos Aires. Pero, dificultades que son conocidos por todos en el ámbito de las finanzas internacionales obligaron a replantear el capítulo de financiamiento de la obra, y es entonces donde se decide hacer el financiamiento de la obra través del Anses*" agregó.

A pesar de las promesas de Cristina, por falta de financiamiento, la obra nunca arrancó. Por la sencilla razón de que como en el túnel solo pueden correr por sus dos únicas vías los trenes suburbanos, resultaba imposible enajenar los terrenos ferroviarios de la superficie, por donde tienen que correr los trenes interurbanos y de carga. Lo cual pone en evidencia el despropósito del proyecto, al hundir esa enorme cantidad de dinero en una solución solo parcial al problema, que podría haberse solucionado multiplicando los pasos a desnivel.

No obstante empecinada, en agosto del 2011 su gobierno lanzó un fideicomiso de deuda garantizada con los activos que generaba la recaudación del impuesto al gasoil para costearla, pero no funcionó. Ese mismo año, además, el gobierno nacional

compró en Alemania la tunelera “Herrenknecht” para cavar los 36 kilómetros del túnel que unirá Caballito con Moreno. La colosal maquina llegó al puerto de Zarate, provincia de Buenos Aires, el 8 de septiembre del 2011. Costó 40 millones de euros -680 millones de pesos actuales- que salieron del Tesoro Nacional no de IECSA y durante cinco años estuvo tirada y arrumbada en Haedo.



Crédito carioca y el valijero López

Por falta de dinero la obra continuó parada hasta el 17 de julio del 2013, cuando el proyecto pegó otro viraje financiero. Ese día, el Banco Nacional de Desarrollo de Brasil (Bndes) aprobó un préstamo de 1.508 millones de dólares para financiar el 50% de la obra del Soterramiento del Sarmiento. Por un plazo de diez años, con una tasa del 4% y dos de gracia. Tenía como condición que el 80% de los materiales e insumos que se utilizarían debían ser originarios de Brasil. El empréstito se consiguió a través de la constructora brasilera Odebrecht, socio menor de IECSA, cuyo titular Marcelo Odebrecth, uno de los empresarios más fuertes de Brasil, acaba de ser condenado a 19 años de cárcel por pago de sobornos a funcionarios públicos, en el marco del escándalo de Petrobras. Sobornos que el propio empresario reconoció haber pagado.



A su vez, este crédito del Bndes implicó el desplazamiento de IECSA como cabeza de UTE a favor de Odebrecht, que traía el dinero, cosa que no le agradó mucho a Calcaterra y su primo Macri. También implicó la aparición en escena del ex secretario de Obras Públicas K, el “valijero” José López, actualmente preso en Ezeiza, luego de ser pescado infraganti con 9 millones de dólares en bolsos frente a un monasterio.

Fue el 28 de agosto del 2013, un mes después de aprobado el crédito de Brasil, cuando la presidenta Cristina Kirchner y De Vido firmaron el decreto 1244/13 creando la "*Unidad Ejecutora de la Obra de Soterramiento del Corredor Ferroviario Caballito-Moreno, de la Línea Sarmiento*" y la dejaron a cargo del secretario de Obras Públicas. Es decir, José López, que pasó a ser el responsable exclusivo de todo el proyecto y de los 1.508 millones de dólares que vendrían de Brasil.

Con el financiamiento carioca y la gestión de López, el Soterramiento del tren Sarmiento parecía estar sobre rieles. Sin embargo, casi en el mismo instante en que el Bndes aprobaba el empréstito, el escándalo de Petrobras, que derivó en la detención de Marcelo Odebrecht, empezaba a tirar sus primeros chispazos. Con lo cual los 1.508 millones de dólares que iban a venir de Brasil nunca llegaron. Y el "valijero" Lopez y su flamante Unidad Ejecutora no pudieron siquiera firmar el acta de inicio de las obras.

Audiencias en contra

A comienzos del 2015 esta posibilidad de financiamiento del Bndes se esfumó cuando la entonces presidenta de Brasil Dilma Ruseff, por el escándalo de Petrobras y la crisis económica, suspendió todos los créditos al extranjero. A ello se le sumó una durísima audiencia pública en contra de la obra, que se desarrolló el 19 de marzo del 2015, impulsada por la Agencia de Protección Ambiental capitaneada por el ex Greenpeace, Juan Carlos Villalonga. Una agencia que depende y dependía del ministerio de Medio Ambiente y Espacio Público del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. Es decir de Macri, cuyo primo Calcaterra había quedado relegado de la UTE.

Las audiencias se desarrollaron en Centro Cultural Adán Buenosayres. Allí vecinos y especialista esgrimieron lapidarios cuestionamientos técnicos, ambientales y

urbanísticos a la obra, ante la presencia de Ernesto Selzer y Gustavo Ripoll, miembros de la Unidad Ejecutora que comandaba López.



"*Es evidente que este proyecto es muy malo ferroviariamente, además de otras deficiencias técnicas que tiene. Ustedes convendrán conmigo en que evidentemente hay que hacer algo con el Sarmiento. Lo que hay que hacer no es el soterramiento, sino otra cosa. En el corto plazo, hay que seguir con la construcción de pasos a distinto nivel, que es una muy buena política del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires*" destacó Jorge Waddell, profesor de la Universidades de Buenos Aires, San Martín y Lanús, con carrera de grado y postgrado en Administración de Ferrocarriles.

"*Este es un proyecto muy interesante y se desarrolla y trata de construir una línea férrea en donde ya hay construida una línea férrea. Es decir, me da la impresión de que es una cosa cercana a la locura, más cuando se tiene en cuenta que estos emprendimientos de tipo faraónico no solo tienen un presupuesto de inicio sino que, a medida que pasa el tiempo con los niveles de estación creados evidentemente con los que forman los precios, resulta que, al mes, hay un incremento del costo de la obra. Macanudo, total lo pagamos todos*" reprochó Mario Bargas, vecino de la Ciudad, poniendo el dedo en la llaga llamada IECSA.

Por su parte, el arquitecto Adolfo Rossi, entre otras cosas cuestionó: "*la obra estará sumergida de manera constante en el lecho freático y esto afectará a las napas hasta 500 metros a ambos lados del túnel según el estudio. La interrupción de las corrientes de los acuíferos y las napas freáticas y sus consecuencias sobre el ambiente no acreditan mayor información, siendo difícil encontrar en el estudio el sistema de elevación de aguas inferiores concurrentes. Hay bastante experiencia a esta altura del olvido de las aguas que pasan*

con las napas, que pasan con los acuíferos".

Como conclusión de esa audiencia pública, un informe técnico post-audiencia pública, elaborado por la Agencia de Protección Ambiental del gobierno de Macri, categorizó el proyecto del Soterramiento del Tren Sarmiento "*como de impacto ambiental con relevante efecto*".

Relanzamiento PRO

Luego de esa audiencia, por falta de fondos, la obra continuó parada. Hasta que en diciembre del año pasado, llegó al gobierno nacional Mauricio Macri, quien una de las primeras cosas que hizo después de ponerse la banda presidencial fue relanzar la controvertida y millonaria obra del Soterramiento del Sarmiento, que detenta su primo Calcaterra Macri.

Para eso, el 4 de enero del 2016, Macri firmó el decreto 8/16 modificando el organigrama de la secretaría de Transporte que durante años había manejado Jaime, elevándolo al rango de ministerio, y nombró como titular de esa nueva repartición a Guillermo Dietrich. Ex subsecretario de Tránsito y Transporte del gobierno de la Ciudad, mentor del controvertido "Metrobus". Una obra denunciada ante la justicia por sobreprecios y falta de estudios de impacto ambiental.

A su vez, mediante este decreto, el presidente creó varias secretarías y subsecretarías dentro del ministerio de Transporte. Entre estas la "Secretaría de Obras de Transporte", cuya finalidad según el organigrama, es controlar los precios y la ejecución de todos los proyectos que se realicen dentro del flamante ministerio. Y también la "Subsecretaría de Gestión Administrativa" destinada, entre otras cuestiones, a "*intervenir en los expedientes mediante los cuales se promuevan compensaciones tarifarias al transporte y cualquier tipo de pago y/o erogaciones en cumplimiento de proyectos, obras, programas, planes y acciones con intervención de la Secretaría de Transporte.*"

Lo curioso es que Macri designó al frente estas dos flamantes reparticiones, que tendrán incidencia directa en la obra del Soterramiento del Tren Sarmiento, a la licenciada María Manuela López Menéndez. Otra ex funcionaria del gobierno de la ciudad de Buenos Aires. Encargada también de la ejecución del Metrobús porteño junto a Dietrich, que actualmente está ejerciendo ad honorem la secretaria de Obras de Transporte, por donde pasará una obra de 45 mil millones de pesos.

Por último, con el decreto 8/16, el presidente Macri modificó el decreto 1244/13 de Cristina Kirchner, y transfirió la Unidad Ejecutora de la obra del Soterramiento del Tren Sarmiento, de la secretaría de Obras Públicas del ministerio de Planificación, a la flamante secretaría de Obras de Transporte, a cargo de la doble funcionaria "ad honorem" Lopez Menéndez. Con lo cual, como una ironía, la millonaria obra del Sarmiento seguirá estando en manos de un funcionario de apellido López, amigo de los contratistas.

Marchen 45 mil millones de pesos

Un mes después de estos cambios burocráticos, el 16 de febrero del 2016, Macri relanzó oficialmente la obra del Soterramiento del Sarmiento. Para ello, junto a al primer ministro de Italia Matteo Renzi, el ingeniero Macri fue hasta Haedo, donde comenzarán los trabajos y está enterrada la tunelera alemana *"Herrenknecht»*. Luego de hacer un largo recorrido por el lugar, se retiró sin hacer ningún tipo de declaración pública.

Quien sí habló, desde un costado de la tunelera, fue su ministro de transporte Dietrich, que para justificar está millonaria inversión que beneficiará al primo del presidente destacó: *"esta es una obra muy importante para los habitantes de la provincia de Buenos Aires y de la Capital Federal.*

Nosotros tenemos un área metropolitana donde mayormente la gente se mueve en trasporte público, donde el ferrocarril ha tenido una historia de cierta degradación, con un accidente muy importante acá mismo, en el Ferrocarril Sarmiento«. Con lo cual, en estos años, ningún funcionario pudo justificar el porqué de semejante inversión.

Tras ese anuncio, con la excusa de la llamada "*Ley de reparación histórica de los jubilados*", que no es tal según algunos especialistas previsionales, el 16 de junio pasado el gobierno de Macri emitió el DNU 797/16 disponiendo un partida de 45 mil millones de pesos para ejecutar la controvertida obra, cuyo financiamiento, originalmente debía ser provisto por las empresas.

Este decreto, a pesar de ser de necesidad y urgencia, no fue firmado por Macri, sino por su vicepresidenta Gabriela Michetti en representación del poder ejecutivo, y por todo el gabinete. Otra clara evidencia de que Macri sabe lo que está haciendo: favorecer los negocios de su primo Calcaterra y de su constructora IECSA. Por eso se cuidó de poner el gancho, y se lo hizo poner a Michetti, siguiendo al pie de la letra las recomendaciones de la actual titular de la Oficina Anticorrupción Laura Alonso. Quien encomendó "*a todos los funcionarios que crean que podrían tener un conflicto de interés, que nos consulten y si llegaran a tener una sospecha y tiene que tomar una decisión si o si y tienen una duda que deleguen la firma. Que la deleguen hacia arriba o que la deleguen hacia el costado*".

Este cambio de financiamiento dispuesto por Macri a favor de Calcaterra, fue advertido por la ex presidenta Cristina Kirchner, quien en una entrevista ante periodistas extranjeros publicada por el diario Página 12 advirtió: "*Los últimos 45 mil millones que se decretaron para el soterramiento del tren*

Sarmiento, una obra que nunca pudimos empezar porque la UTE, la empresa que ganó la licitación, de la que forma parte Calcaterra, primo y amigo de Macri, junto a Odebrecht y otras empresas, requería financiamiento privado, no debía ser del Estado. Y ahora me vengo a enterar que por un decreto le asignan 45 mil millones para financiarlo. ¿Qué pasa con las empresas que perdieron esa licitación porque no tenían financiamiento externo?". De esta manera, a pesar de los escándalos y las decenas de denuncias de corrupción K que ventila casi por minuto los grandes medios, nada parece cambiar con el gobierno de Cambiemos.